

Private vegar

Skiping, organisering og fordeling av kostnader

Kandidatnummer: 643

Leveringsfrist: 25. november 2012

Antall ord: 16 844



Innholdsfortegnelse

FORORD	1
1 INNLEIING	2
2 PROBLEM	3
3 ULIKE TYPAR VEG	4
4 REGLAR OM BYGGING OG DRIFT AV PRIVATE VEGAR	6
4.1 Veglova §§ 53, 54 og 55	6
4.2 Jordskiftelova	8
4.3 Skogbrukslova frå 27.05.2005 nr.31, § 25 - Forskrift om planlegging og godkjenning av vegar for landbruksformål, 1996-12-20 nr 1200	12
5 SKIPING AV VEGLAG	14
5.1 Måtar å skipe eit veglag på	14
5.2 Veglag for bygging av skogsveg – organisering	18
5.2.1 Ulike måtar å organisere eit veglag på	18
5.2.2 Registrering av veglag i ulike registre	20
5.2.3 Vedtektene	22
5.3 Deling av kostnader ved bygging av ein skogsveg	26
5.3.1 Vedlikehald	32
5.3.2 Tilleggsmoment	33
5.4 Endring av vegen og kostnadsdeling ved utviding av bruk til fritidshus	34
5.4.1 Omlegging av vegen på grunn av endra bruk	34
5.4.2 Ny kostnadsdeling	38
5.4.3 Ny deling av utgiftene til vedlikehald	42
5.4.4 Skal hytteeigarane bli medeigarar eller berre sitje med ein bruksrett	44
5.5 Endring av kostnadsdelinga ved utbygging av hus til fast busetnad	48

5.5.1	Legging av ledningar for vatn og avløp	51
5.5.2	Bygging av renseanlegg	53
6	STUTT OM BRUK AV VEGEN TIL KULTURMINNE/KAFÉ.....	53
7	ALLMENN BRUK AV VEGEN	54
8	OPPLØYSING AV VEGLAGET	55
9	OPPSUMMERING	57
10	VEDLEGG 1	60
11	LITTERATURLISTE.....	65
12	LOV- OG FORARBEIDSREGISTER	66

Forord

Utgangspunktet for val av tema til denne oppgåva var eit oppgåveforslag i emnebanken på universitetet sine nettsider. Sidan eg var så heldig å få innsyn i dette fagområde i den tida eg arbeidde på kontoret til advokat Felland på Dalen i Telemark i studietida mi, var det naturleg for meg å velje nettopp temaet "private vegar".

Gjennom dette prosjektet har eg tileigna meg kunnskap som er relevant og aktuell sidan eg vil arbeide i mitt heimedistrikt, Vest Telemark. Utbygging av vegar og hyttefelt har auka sterkt, og det er difor nyttig å erverve seg kunnskap innafor dette fagområde som oppgåva har som tema. Det er lite skriftleg materiell å finne om temaet, og eg håpar fleire kan få nytte av dette arbeidet.

Det har vore ein lærerik prosess for meg å skrive denne oppgåva. Eg vil særskilt rette ein stor takk til advokat Olav Felland for god støtte, gode innspel og god oppfylging gjennom oppgåveskrivinga. Nettopp av di det er så lite faglitteratur å finne om dette emnet har advokat Olav Felland vore til god hjelp.

Elles vil eg takke alle dei som har støtta meg og oppmuntra meg i skriveprosessen, og ikkje minst tatt seg tid til korrekturlesing.

Eg vil òg takke rettleiaren på det juridiske fakultet for gode og nyttige råd. Det var han som satte opp temaet for oppgåva og som avgrensa feltet, slik at det høvde for ei masteroppgåve.

1 Innleiing

I veglova¹ § 1, 1 ledd, andre punktum er privat veg definert som alle andre vegar enn offentlege vegar. Det vil seia at riksveg, fylkesveg og kommunal veg fell utafor. Uttrykket privat veg omfattar også gangstig, kløvveg og liknande, jfr. veglova § 53. I tillegg høyrer også desse til privat veg: opplagsplass, parkeringsplass, haldeplass, bro, kai og anna som står i direkte forbindelse med vegen. Dette fyljer av veglova § 1, 2 ledd som også gjeld for private vegar.

Spørsmålet om når det føreligg ein privat veg må finnast ut frå den tida då vegen vart skipa eller når ein ferdselsrett har synleggjort seg og gjeve utslag i ei eller anna form for bygging. Det treng ikkje vere særleg omfattande, men det kan vere til dømes ein gangveg, trappeveg, bru, stig, kjøreveg eller anna².

I utgangspunktet er private vegar ein del av den private eigedomsretten. Det blir på same måte som ein bygning som du sjølv er eigar av. Veigigaren kan stenge vegen dersom dei ynskjer det. Det gjeld for uvedkommande, altså dei som ikkje har noko rettsleg grunnlag for å nytte vegen. Det er altså ikkje nokon fri tilgang for alle til å nytte motorkjøretøy på ein privat veg. Dette fyljer mellom anna av Rt. 1982 s. 1008. Saka gjaldt overtredelse av eit forbod mot kjøring med campingvogn på privat veg. Tiltalte køyrte langs Hessjøveien i Ålen sjølv om det var satt opp skilt som varsla om at trafikk med campingvogn var forbode. Høgsterett kom vidare fram til at i dei tilfella det gjeld køyring på privat veg må det føreligge heimel for å avgrense veigigaren sitt høve til å setje forbod. Dersom det ikkje finst, kan veigigaren setje forbod mot motorisera ferdsel for uvedkommande. Dette gjeld òg køyring med snøscooter³, jfr. Rt. 1973 s. 869.

¹ Veglov (veglova) av 21. juni 1963 nr. 23.

² Sjø Arnulf, Otto og Gauer, Erik. Vegloven med kommentarer. 3 utgåve, 1998. Side 247.

³ Sjø Falkanger, Thor. Fast eiendoms rettsforhold. 3 utgåve, 2004. Side 169.

Vegeigaren har ikkje plikt til å vedlikehalde vegen eller halde den i ein viss stand, dersom det ikkje ligg føre noko spesielt rettsgrunnlag gjennom avtale eller anna.

Dei private vegane er av ulik karakter. Det gjeld både ut frå føremålet og kva dei blir nytta til. Eigedom- og bruksrettstilhøva kan vise seg å vera kompliserte.

2 Problem

I denne masteroppgåva skal eg taka for meg ulike spørsmål ved private vegar. For det fyrste vil eg sjå på korleis dei private vegane kan skipast med tilhøyrande organisering.

For det andre dukkar det opp spørsmål om kva som skjer med vegen når den utviklar seg til ein annan type veg, til dømes frå skogsveg til hytteveg eller bustadveg. Er det ulike måtar å dele investeringskostnadene på ut frå ulike bruksføremål. Korleis kan det gjerast når vegen er bygd og har vore nytta til eit føremål og så skifter til eit anna meir dominerande føremål? Kva for måte skal investeringskostnadene delast på?

For det tredje er det spørsmål om kven som skal vere medlemar i private vegar. Er det berre grunneigarane som kan eller bør vere medlemar, eller bør eigarar av fritidshus eller bustadhus òg vera medlemar?

For det fjerde vil eg sjå på korleis den konkrete eigarskapen til vegen bør regulerast og korleis andre kan ha tilgang til ein privat veg der det er eit veglag. Kjem matrikkellova⁴ inn og set visse skranker?

Til slutt vil eg stutt sjå på oppløysing av veglag.

For å illustrere ulike situasjonar vil eg nytte skisser.

⁴ Lov om eigedsregistrering (matrikkellova) av 17. juni 2005 nr. 101.

3 Ulike typar veg

Me har fleire typar veg som blir rekna som private vegar. Desse har ulike føremål og det blir stilt ulike krav til prosessane ved skiping og til standarden av dei.

Den offisielle statistikken viser at det er ca. 124 000 km med private vegar. Til samanlikning er det ca. 58 000 km med fylkesveg, riksveg og europaveg. Dei kommunale vegane utgjer ca. 38 000 km. Det vil seie at det er ca. 30 000 km lenger private vegar enn offentlege vegar. Dei private vegane er soleis av eit stort omfang, men det er likevel skrive relativt lite om dei. Det fyrste døme på privat veg kan vera ein gardsveg. Den går gjerne opp frå ein kommunal veg eller frå annan offentlig veg og fram til eit, to eller fleire gardsbruk. Denne vegtypa blir òg kalla for granneveg, av di det er to eller fleire grannar som brukar denne vegen i lag. Gardsveg eller granneveg er gjerne gamle vegar som har utvikla seg ut frå den granneskapen som ein måtte ha i tidlegare tid, for å kunne spare på kostnadene.

Ein annan type veg er skogsveg. Skogsvegane er ofte knytt til næringsverksemd, nettopp ved skogsdrift og uttak av tømmer. Skogsvegar har som føremål å gjere skogområda tilgjengelege for traktor og annan maskinell reiskap. Standarden på vegen er difor ofte bygd etter dette føremålet og det er ikkje alltid like lett å koma fram med personbilar på desse vegane. Det er likevel slik at krava i seinare tid har auka, slik at skogsvegane ofte har ein god standard. Det trengst for å kome fram med store tømmerbilar med hengerar og for at vegane skal kunne bli bruka til turisme og annan ferdsel. Skogsvegane er det ofte ein eller fleire grunneigarar som eig på same måten som andre type private vegar.

Skogsvegane tek gjerne av frå offentlig veg eller frå ein gardsveg eller granneveg.

I 2011 vart det bruka totalt 123 millionar kroner på bygging og ombygging av skogsvegar. Det var ein nedgang frå 2010 på 12 millionar kroner. Av totalen på 123 millionar kroner var kroner 40 millionar av dei offentlege tilskot. Bygging av skogsveg i 2011 utgjorde til saman 155 km, medan omlegging av skogsveg utgjorde 42 km. Frå tidlegare år har det vore ein liten nedgang i bygging av skogsvegar, men vegnettet er likevel svært omfattande. Av

heilårsvegar og sommarbilvegar var det pr. 01.01.2011 registrera ei totallengde på 48 600 km.

Av private vegar kan eg no nemne driftsvegar. Dei går gjerne frå ein driftsbygning til dyrka mark, utmark eller til ein annan stad på ein landbrukseigedom. Den er gjerne knytt til tunarealet på eit gardsbruk og tek utgangspunkt i ein gardsveg eller den kan òg gå frå ein offentleg veg.

Bustadveg har som føremål og koma til og frå bustaden. Slike har vi mange av i dag, men fleste parten er offentlege vegar. Det er likevel ei rad med private bustadvegar. Slik sett kan dei samanliknast med gardsveg eller granneveg.

Hytteveg er òg eit døme på privat veg. Her blir vegen naturleg nytta av hytteeigarane. Det er ein veg som blir bruka både om sommaren og i mange tilfelle om vinteren. Det er ikkje uvanleg at hytteeigarane ikkje er eigarar av vegen, men har ein bruksrett til bruk av vegen. Vegen er gjerne bygd av den eller dei grunneigarane som har hyttetomtene på sin eigedom.

Endå eit døme på private vegar er anleggsvegar og veg for utnytting av industri og masseutak. Desse vegane er knytt til økonomisk verksemd og er utgjerd eit vesentleg grunnlag for å få inntekt av industri eller masseutaket. Dei er sjølv føresetnaden for å kunne nytte verksemda fullt ut. Desse anleggsvegane har gjerne meir karakter av mellombels vegar. Når industri aktiviteten eller masseutaket er slutt, forsvinn òg funksjonen for vegen.

I svært mange tilfelle vil ein privat veg gå over fleire eigedomar. Då kan det ofte vere andre enn grunneigarane som brukar vegen. Den fellesbruken vil vi òg sjå nærare på.

4 Reglar om bygging og drift av private vegar

4.1 Veglova §§ 53, 54 og 55

I veglova er det reglar om organisering mellom grunneigarar og brukarar. Reglane er deklarasjonar. Det er altså opp til dei sjølve å avgjere om dei vil avtala noko anna enn det som fyljer av veglova. Det fyljer av forarbeida at veglova §§ 53 og 54 gjeld der ikkje anna er avtala, sjå Ot.prp.nr.60 (1994-1995). Det er i dag vanleg å organisere seg i veglag. Veglaga kan omfatte både grunneigarar og dei som berre har bruksrett til å nytte vegen.

Veglova § 53 gjer det mogleg å oreigne grunn og rettar til privat veg. Vidare gjev føresegna reglar om skjønn og erstatning som blir utført i samband med oreigninga. Føresegna sitt 1 ledd seier:

"Eigedomsinngrep til bygging, utbetring, vedlikehald og drift av privat veg, her òg gangstig, kløvveg og liknande., kan det gjerast vedtak om i skjønn mot vederlag til den det råkar, dersom det må reknast for klårt at inngrepet vil vere meir til gagn enn til skade. På same måte og vilkår kan skjønnen òg gi rett til å bruke veg som alt ligg der. Kvar av partane i slik sak kan krevje avgjort om vegretten alt er til, at han vert nærare fastlagt, eller å få bruken flytt."

Det er berre oreignaren som kan krevje skjønn når vederlaget skal avgjerast i ei slik oreigningssak. Dette gjeld òg i forbindelse med å krevje rett til veg som allereie er etablert. Av forarbeida til føresegna fyljer det at Departementet ynskjer at det også skal vere mogleg for eigaren av vegen eller veglaget å krevje skjønn, sjå Ot.prp.nr.60 (1994-1995) side 11.

I dei tilfella der til dømes ein skogsveg skal skipast over fleire eigedomar og ein av grunneigarane ikkje er viljug til å vere med på ei slik skiping kan veglova § 53 kome til hjelp. 1 ledd, 1 punktum i føresegna gjer det mogleg å skipe veg mot grunneigaren sin vilje når *"det må reknast for klårt at inngrepet vil vere meir til gagn enn til skade."* Kva som skal vurderast som - meir til gagn enn til skade - er ikkje alltid like lett å avgjera. Det må skje gjennom ei heilskapleg vurdering der ein på den eine sida må sjå på fordelane for vedkomman-

de eigedom å få etablera vegen det skal oreignast til, og på den andre sida dei skader og ulemper som inngrepet fører med seg. Her er det òg naturleg å trekkje inn byggekostnadene knytt til vegen. Dersom situasjonen er slik at byggekostnadene blir store vil ikkje det i seg sjølv vere nok til å hindre at skjønnsretten vel å oreigne, jfr. Rt. 1969 s. 285. Her var det nettopp spørsmål om kva som ligg i veglova § 53, 1 ledd om at inngrepet klårt vil vere meir til gagn enn til skade. Fyrstvoterande domar Nygaard forstår regelen slik:

*"...slik jeg forstår loven, er det ikke utelukket at skjønnsretten ved interesseavveiningen etter omstendighetene også kan ta hensyn til utgiftene ved veianlegget, således når oppførelsene ved anlegget står i et åpenbart misforhold til de fordeler som veien vil medføre for eiendommen. Skjønnsretten må derfor etter min mening ved avgjørelsen av om det skal gis tillatelse til et slikt tvangsinngrep som det her gjelder, ved helhetsvurderingen også kunne ta i betraktning om omkostningene blir uforholdsmessig store i relasjon til fordelene ved veianlegget for vedkommende eiendom."*⁵

Det er spørsmål om ei interesseavveiging mellom partane. Ved denne avveinga er det naturleg å legge vekt på dei totale byggekostnadene. Dersom dei blir store i høve til gagnet, er det vanskelegare å gjeva samtykke til oreigning.

Det fyljer vidare av § 53, 1 ledd, 2 punktum at skjønet også kan gjeva bruksrett til veg som alt ligg der gjennom skjønet. Vedkommande som i eit slikt skjøen vert tildela bruksrett til vegen kan ikkje av den grunn krevje medlemskap i det veglaget som driftar og vedlikehald vegen. Derimot vil vedkommande vere plikta til å betale sin del av kostnadene til vedlikehald ved at han har fått bruksrett.

Veglova § 54 gjeld fordelinga av vedlikehaldskostnader og kostnader ved utbetring av privat veg. Denne føresegna er deklarasjone, og partane kan difor avtale andre løysingsmåtar enn føresegna legg føringar for.

⁵ Rt. 1969 s. 285, side 287.

Veglova § 54, 1 ledd gjev vedkommande som brukar ein privat veg, plikt til å vere medansvarleg for vedlikehaldet av vegen. Det skal skje i høve til den part som vedkommande har fått i vegen, eventuelt frå sin nytte eller bruk av vegen. Dersom brukarane og eigarane av vegen ikkje blir einige om korleis vedlikehaldsutgiftene skal fordelast, kan dei krevje at det blir fastsett ved skjøn, jfr. § 54, 3 ledd. Kvar og ein av partane i eit slikt tilfelle kan krevje dette skjønet.

I § 55 er det reglar om skiping av veglag. Denne seier at dei som har plikt til å vera med i eit veglag utgjer veglaget. Det er ein praktisk nyttig regel om at det er veglaget som skal stå for den daglege drifta med eit styre. Det er viktig å vere klar over at veglova §§ 54 og 55 gjeld organisering på frivillig grunnlag, det vil seie at brukarane og eigarane av vegen ynskjer å la seg organisere.

Dersom skiping av private vegar ikkje skjer gjennom avtale, må partane få hjelp av ein skjønnsrett. Dette er regulert i veglova § 60.

Hovudregelen er at eit skjøn etter veglova skal haldast som rettsleg skjøn etter skjønssprosslova⁶. Det vil seie at skjønet ligg under tingretten og at det er sorenskrivaren eller ein anna tingdomar som held skjønet. Med seg har han to eller fire skjønnsmedlemar.

Dersom partane er samde om det kan skjønet styrast av lensmannen.

I område som er lagt ut til LNF område med meir kan jordskifteretten halde skjøn dersom rekvirenten krev det, sjå nærare i § 60, 2 ledd.

4.2 Jordskiftelova

I § 1, 1 ledd i jordskiftelova⁷ (jskl.) heiter det:

⁶ Lov om skjønn og ekspropriasjonssaker (skjønnsprosessloven) av 1. juni 1917 nr. 1.

"Eigedomar som det er vanskeleg å nytte ut på tenleg måte etter tid og tilhøve, kan leggest under jordskifte etter denne loven."

Det fyljer av forarbeida at vurderinga av om ein eigedom er *"vanskeleg å nytte ut på tenleg måte etter tid og tilhøve"*, skal vere objektiv og ikkje subjektiv⁸.

Jskl. § 2 nemner dei ulike alternativa som partane ved hjelp av jordskifteretten kan nytte for å få ein eigedom til å bli meir tenleg. Det blir stilt krav om at eit slikt jordskifte ikkje kan påføre nokon eigedom større kostnader og ulemper enn nytten utgjer for den enkelte eigedom, jfr. jskl. § 3, a. For å kunne fremje eit jordskifte er det tilstrekkeleg at ein av eigedomane som er omfatta er vanskeleg å utnytte. Det fyljer mellom anna av dom i Eidsivating lagmannsrett, RG-1993-864.

Kven som kan krevje jordskifte går fram av jskl. § 5. I den står det at:

"Eigar av særskilt registrert grunneigedom og nokon som har alltidvarande bruksrett kan krevje jordskifte."

Vidare nemner føresegna ei rekke andre døme på kven som kan krevje jordskifte i meir spesifisera situasjonar. Vanlegvis er det private og offentlege grunneigarar som krev jordskifte. I tillegg kan rettshavarar og dei med alltidvarande bruksrettar krevje jordskifte, sjå jskl. § 5.

Skiping av veglag er eitt av dei alternativa som krav etter jordskiftelova § 2, b kan føre til. Skiping av veglag i jordskiftelova er § 2, c. Det er det som blir kalla bruksordning. Vilkåra er at det er sambruk mellom eigedomane etter § 2, c nr 1. Dersom det ikkje er sambruk, er det likevel høve til å ha ei bruksordning dersom det ligg føre særlege grunnar, sjå nr 2. I slike bruksordningssaker er det ikkje uvanleg at jordskifteretten nyttar seg av fleire alterna-

⁷ Lov om jordskifte o.a. (jordskifteloven) av 21. desember 1979 nr. 77.

⁸ Ot.prp.nr57 (1997-1998) s. 134 flg.

tiv etter jskl. § 2 for å få til tenlege løysingar. Det kan i ei sak til dømes vere snakk om arealbyte og overføring av rettar eller avløysingar.

Det er spørsmål om å "*gi reglar om bruken...*"⁹ Å gje reglar om bruken er det som til vanleg går under vedtekter.

Den andre regelen i jordskiftelova er § 2 e. Det er spørsmål om å "*skipe slike sams tiltak som er nemnde i § 34 a...*"¹⁰ Denne regelen er meir mynta på å skipe nye tiltak eller nye rettstilhøve knytt til eit eksisterande anlegg. Bygging av nye vegar er typisk for eit slikt tiltak. Regelen blir òg nytta dersom nye eigedomar skal knytast til eksisterande veg.

Ein privat skogsveg er døme på aktuelle tiltak. Dersom ein eller fleire ynskjer å skipe ein skogsveg, må dei setje fram krav om det for jordskifteretten. Jordskifteretten må då fyrst sjå etter den direkte heimelen i § 2. I tillegg må dei prøve om tiltaket fell inn under § 1 og samstundes eller seinare må dei sjå etter om § 3 er oppfylt.

Det er ofte slik at berre to eller tre av aktuelle eigarar er interesserte i å ha veg, medan vegen helst bør gå over seks til sju eigedomar for å virke på ein tilfredstillande økonomisk måte. Då blir dei andre tvinga til å vera med i vegprosjektet gjennom jordskiftesaka. I ei sak frå Hålogaland jordskifteoverrett 04.02.1988 (JOHA-1995-6), vart det vedteke at ein skogsveg ikkje skulle skipast før dei som kravde tiltaket hadde 50 % eller meir. Dette ser ut til å vera ein noko spesiell avgjer. I jordskiftelova er det vanskeleg å sjå at det er nokon slik regel. Det vil vera nok at ein krev ei bruksordning, sjølv om han berre representerer 1 %, 5 % eller 10 %. Dei andre sine interesser må avgjerast ut frå § 1 og § 3.

Noko av det karakteristiske for jordskiftesaker er at uvillige partar kan bli sett i ein partituasjon ved tvang for å løyse problema i den aktuelle saka. Det er likevel sett ei grense for

⁹ Jskl. § 2, c nr 1.

¹⁰ Jskl. § 2, e.

kor langt jordskifteretten kan gå i denne samanheng, regelen finn me i jskl. § 3 bokstav a. Her går det fram at jordskifte ikkje kan fremjast "*dersom kostnadene og ulempene blir større enn nytten for kvar einskild eigedom.*" Det fyljer av Rt. 1995 s. 607 at regelen i jskl. § 3 bokstav a gjeld alle former for jordskifte. Vidare set § 3 bokstav a grenser for kva vedtak jordskifteretten kan vedta, på den måten at dei ikkje kan kome i strid med denne føresegna. Dette må òg gjelde for det veglaget jordskifteretten skipar når dette skal fatte sine egne fleirtalsvedtak. Det vil blant anna seie at fleirtalet i eit slik veglag ikkje kan fatte vedtak som vil gå utover mindretalet ved at det til dømes kan føre til eit økonomisk tap.

I jskl. § 3 bokstav a har lovgivar meint å forme eit påbod om at ingen skal bli påført tap ved jordskiftet. Sjølv om dette kravet er sett, kan ein likevel ikkje rekne med at eit jordskifte skal ha eit positivt utfall for kvar eigedom i eit jordskiftefelt. Dette går fram av Ot.Prp.nr.56 (1978-1979), s. 76. Jordskifteretten tek stilling til om vilkåra i § 3 bokstav a er oppfylte i samband med vedtaket om å fremje saka, sjå § 14. Dette vilkåret må vera tilstades heile tida under saka. Dersom det seinare syner seg at vilkåret ikkje blir oppfylt, kan vedtaket om fremjing gjerast om, sjå 2 ledd.

Jordskifteretten si avgjerd i ei vegsak blir gjeldande når vedtaket vert rettskraftig. Retten kan også fastsetje eit tidspunkt for når tid avgjersla skal taka til å gjelde. Dette vil til dømes omfatte vedtekter jordskifteretten har laga for eit veglag, kven som skal vere medlemar og kven som har ulike rettar og plikter knytt til den private vegen.

Øvre Telemark jordskifterett i Kviteseid har opplyst at dei har inntrykk av at jordskifterettane blir meir og meir bruka i samband med skiping av veglag. Det heng truleg saman med at dei har fått utvida heimel til å halde skjøn ut frå veglova § 60, 2 ledd og at dei sit med eit apparat som kan lage vedtekter og halde møte mellom partane fleire gonger, slik at resultatet blir best mogleg. Dersom det til dømes skal haldast eit lensmannsskjøn, blir det på ein enklare måte og dess meir komplisera tilhøva blir dess vanskelegare vil det vera å få med seg det som trengst av ein lensmann eller ein sorenskrivar når det berre blir halde eitt møte. Dei kjenner likevel ikkje til kor mange skjøn som blir haldne som rettsleg skjøn, lensmannsskjøn eller skjøn ved jordskifteretten.

4.3 Skogbrukslova frå 27.05.2005 nr.31, § 25 - Forskrift om planlegging og godkjenning av vegar for landbruksformål, 1996-12-20 nr 1200

I 1996 vart det fastsett forskrift om planlegging og godkjenning av vegar for landbruket. Forskrifta hadde heimel i den tidlegare skogbrukslova frå 1965. Når forskrifta kom, var det for å samordne landbruksinteressene og miljøinteressene. Dette er ein del av samfunnsutviklinga som viser at alle næringar må taka meir omsyn til miljøet. Det heiter mellom anna i forskrifta om formålet at det skal sjå til dei totale løysingane for landbruket, naturmiljøet, landskap, kulturminne, friluftsliv og andre interesser.

I forskrifta § 1-3 under definisjon av vegar heiter det:

“Med veier for landbruksformål (landbruksveier) menes bilveier og traktorveier som skal tene jordbruks- og skogbruksdrift og som bygges i samsvar med normaler for landbruksveier fastsatt av Landbruks- og matdepartementet...”

Dette er ei spesialregulering som vil gjelde for landbruksvegar anten skipinga skjer ut frå veglova eller jordskiftelova. Den gjeld for skogsvegar og kan vel òg bli nytta på gardsvegar, avhengig av om gardsvegen skal tene eit kombinert føremål som tilkomst til garden og transport av tømmer.

Etter denne forskrifta skal det stillast krav til grunneigaren som ynskjer å bygge eller skipe sin eigen landbruksveg. Kommunen er gjeven myndigheit til å fatte vedtak om godkjenning av vegbygging, setje vilkår for bygging eller nekte heile eller delar av vegen bygd. Denne kompetansen fyljer av forskrifta § 2-1.

Forskrifta gjeld berre nybygging og ombygging av landbruksvegar, med det er meint bilveg og traktorveg som nyttast i jordbruks- og skogsdrift samanheng, sjå forskrifta § 1-2, 1 ledd. Avkøyrsløse frå offentleg veg må på førehand vere godkjent av vegmyndigheitene, jfr. 2 ledd, andre punktum. Samtykke blir ikkje gjeve før grunneigaren eller veglaget har sendt inn søknad om byggingsløyve av vegen. Søknaden skal sendast direkte til kommunen. Vidare må den som søker om byggingsløyve varsle dei som blir påverka av vegen og byg-

ginga av den. Det gjeld til dømes naboar og rettshavarar. Grunneigaren eller veglaget må sende ved kart der vegstrekninga tydeleg er merkt av.

I vurderinga av den enkelte søknaden skal kommunen blant anna legge vekt på å finne heilskaplege løysingar for skogbruk, jordbruk og andre formål vegen eventuelt måtte ha. I tillegg skal dei miljømessige konsekvensane både bygginga og bruken av vegen vil ha for naturmiljø, landskap, kulturminne og friluftsliv vektleggast. Dette kjem uttrykkeleg fram i forskrifta § 3-3, 2 ledd. Det endelege vedtaket må vera tufta på at dei landbruksressursane vegen har betyding for skal kunne utnyttast på ein rasjonell og rekningsssvarande måte.

Kommunen gjev søkaren ei tidsfrist på å bygge ferdig den nye vegen eller ombygginga av den eksisterande vegen. Dersom søkaren ikkje gjer dette innafor fristen, fell godkjenninga frå kommunen bort, sjå forskrifta § 3-3, 5 ledd. Vidare skal fylkesmannen orienterast om vegplanane, og vedtaket skal difor oversendast fylkesmannen.

Når dei godkjente vegplanane er gjennomført, skal kommunen varslast om dette, og kommunen vil då ha etterkontroll av veganlegget med å synfare det som er gjort.

I slike saker legg kommunen til grunn at dei som vil bygge vegen er samde om kvar vegen skal leggst og korleis kostnadene skal fordelast. Er dei ikkje det, vil det vere naturleg å la jordskifteretten eller eit skjøn behandle saka før kommunen tar stilling til planane. Det naturlege vil vel vera at jordskifteretten til dømes legg forskrifta til grunn og tek den nødvendige kontakten med kommunen. Det fyljer av jordskiftelova § 20 a:

"Når ein skifteplan må grunnast på offentlege vedtak, må slike vedtak ligge føre når retten treff avgjerd om skifteplanen."

Landbruksvegar for bil og traktor er dela inn i 8 vegklasser. Val av vegklasse skal byggast på *"en helhetsvurdering av økonomiske, miljømessige og driftstekniske forhold i vegens*

dekningssområde"¹¹. Vegklasse 1 er heilårs bilveg som byggast i samband med at den kan bli offentleg veg og tilfredsstiller denne standarden. Vegklasse 2 er òg heilårs bilveg med god standard. Det skal kunne køyrast lass heile året. Dette er den typiske vegklassa for til dømes skogsvegar, gardsvegar og grendevegar. Vegklasse 3 er heilårs skogsveg med mindre transport enn klasse 2. I denne klassa kan det vere aktuelt å hindre transport i spesielle utsette tider av året, til dømes på våren når det gjerne blir ekstra mykje vatn i bakken og dette kan påføre vegen store øydeleggingar eller skader dersom vegen blir bruka. Vegklasse 4 er veg som berre nyttast om sommaren for transport av tømmer med bil med hengar. Standarden er difor noko enklare enn dei førre som her er nemnt. Vegklasse 5 er laga for transport av tømmer med bil utan hengar berre om sommaren. Denne standarden skal berre veljast som eit unntak der dette er einaste alternativ. Vegklasse 6 er veg rekna for transport av tømmer berre på vinterstid. Vegklasse 7 er traktorveg rekna for tunge maskiner og reiskap. Desse kan brukast heile året. Til slutt har me vegklasse 8 som er traktorveg som nyttast til sleping av tømmer og transport av reiskap og anna utstyr med traktor.

5 Skiping av veglag

Eit veglag har den funksjonen at det skal drifte og vedlikehalde den vegen det er skipa i samband med. Veglaget har ansvaret for at vegen har tilstrekkeleg standard slik at den kan brukast til det den er skipa til. Veglaget har vidare ansvaret for alle kostnader og inntekter slik at det er mogleg å drifte vegen. Etter § 55 i veglova er det påbode med veglag når dei aktuelle eigarane og brukarane får plikter etter § 54, jfr. § 53.

5.1 Måtar å skipe eit veglag på

Veglag kan for det fyrste skipast ved avtale. Grunneigarane til ein veg og eventuelt dei som brukar vegen, kan bli samde om å skipe eit veglag ved avtale. Dei kan sjølve velje korleis veglaget skal organiserast, og kva for reglar som skal gjelde. Ofte vil ein i slike situasjonar

¹¹ Sjå Landbruksdepartementet. Normaler for landbruksveger – med byggebeskrivelse. 07.01.2002. Side 6.

ty til generelle vedtekter eller normalvedtekter for å sikre seg eit regelverk som regulerer det mest naudsynte i veglaget, til dømes drift, vedlikehald, fordeling av kostnader og korleis avgjerder skal takast.

Korleis veglaget skal fungere i praksis, er det så opp til dei enkelte medlemane å avgjere i fellesskap. Dei må vere samde om innhaldet i vedtektene. Seinare blir det spørsmål om fleirtalsvedtak eller kvalifisert fleirtal ut frå dei vedtektene som er fastsett.

Ein annan måte å skipe eit veglag på er ved oreigning etter veglova om private vegar, kapittel 7. Det karakteristiske ved oreigning er at eit areal eller ein ressurs blir teken frå ein eigedom til eit samfunnsnyttig føremål, uavhengig av om grunneigaren er viljug til slik avståing eller ikkje. Ved oreigning er det eit skjøn som tek standpunkt til dei spørsmåla som dukkar opp i samband med skipinga av vegen, sjå punkt 4 tidlegare.

Den tredje måten å skipe eit veglag på er ved bruksordning etter jordskiftelova § 2, c og § 2, e. Det har eg vore noko inne på tidlegare under punkt 4.2.

Bruksordning etter jordskiftelova er òg tvang, slik som ved oreigning. Eit mindretal kan tvinge eit fleirtal til å vera med på ei bruksordning.

Skilnaden på skiping av privat veg etter veglova og jordskiftelova ligg i det vesentlege i at etter veglova kan det betalast vederlag for den som avstår grunn og får ei ulempe. Det blir på same måten som når det offentlege skal bygge ein offentleg veg og dei må oreigne grunn for å få utført inngrepet. Det er difor nær samanheng mellom vilkåret i veglova § 53 og vilkåret i oreigningslova¹² § 2, 2 ledd der det heiter at inngrepet tvillaust må vera meir til gagn enn skade.

¹² Lov om oreigning av fast eigedom av 23. oktober nr. 3 1959.

Desse formuleringane er ikkje å finne i jordskiftelova. I jordskiftelova vil det vere § 1 om eigedomar som det er:

"...vanskeleg å nytte ut på tenleg måte etter tid og tilhøve,..." som er grunnlaget for vurderinga.

§ 3 i jordskiftelova set eit vilkår om at den private vegen ikkje kan fremjast dersom nytten ikkje er større enn null for kvar einskild eigedom. Det vil seie at det ikkje kan betalast ut erstatning for grunn eller ulempe til ein som blir utsett for eit slikt inngrep. Då må retten konstatere at det ikkje blir nokon bruksordning.

I jordskiftelova er det særreglar for når det kan skipast private vegar i eit felt som ligg under jordskifte. Det fyljer av § 43, der det heiter:

"Nødvendige vegar skal leggjast ut og skriftleg forklaring givast om kvar dei går."

I 2 ledd heiter det:

"Er det nødvendig av omsyn til jordskiftet, kan jordskifteretten halde skjønn etter vegloven 21 juni 1963 nr. 23, endå om det gjeld eigedomar som ikkje kjem inn under jordskiftet."

Oreigning er oftast aktuelt i dei tilfella der eigedomar får veg lagt over sin eigedom, og jordskifteretten ikkje har høve til å gjere opp for dei ulempene denne vegen medfører med tradisjonelle botemiddel som til dømes byte av jord. Spørsmålet ein kan stille seg er om oreigning blir den lettaste løysingsmåten der jordskifteretten står i fare for å hamne i ein situasjon der jordskifte ikkje kan gjennomførast etter jskl. § 3, a. Utifrå jskl. § 43, 2 ledd står jordskifteretten fritt til å halde slikt skjøn som føresegna omtalar dersom det er tvil om nytten av vegen er større enn ulempene og kostnadene, og slikt skjøn er naudsynt for å gjennomføre jordskiftet og dette er einaste føresetnad for å skipe den aktuelle vegen.

Veglag kan òg skipast av jordskifteretten etter jskl. § 34 b, 1 ledd. Dette fyljer som ein naturleg konsekvens der jordskiftet dreiar seg om bygging av privat veg og omfattar fleire

grunneigarar. Likevel seier jskl. § 34 b, 1 ledd at skiping av veglag skal skje når det er *"nødvendig for å kunne ordne bruk og sambruk innan skiftefeltet."*

Jordskifteretten kan lage konkrete og detaljera reglar partane må fylje. Det kan til dømes gjelde forholdet mellom grunneigarane til ein veg og ein eller fleire med bruksrett til vegen. Slike bruksreglar blir forma som vedtekter, og jordskifteretten stiftar i den samanheng veglag som har ansvaret for at desse vedtektene blir overhaldne. Jordskifteretten kan også forme "rammereglar" som gir partane ein viss regulering, soleis at dei sjølve kan avgjere om desse skal brukast eller om dei skal endrast før dei blir vedteke i veglaget.

Jordskifteretten prøvar gjerne å få til ei regulering som i stor grad opnar for at partane sjølve kan utforme og styre bruksreglane til vegen. Likevel er det viktig for partane at vedtektene blir utforma på ein slik måte at både fleirtalet og mindretalet er tatt omsyn til. Sjølv om fleirtalsvedtak er avgjerande i ei sak, er det viktig at der er reglar om mindretalet sitt vern.

Jordskifteretten har ingen faste formkrav til utforming av vedtekter ved etablering av veglag. Det er opp til retten og partane sjølv kva for vedtekter dei vil legge til grunn for veglaget. For å lette arbeidet for jordskifterettane og partane har Landbruks- og matdepartementet som jordskifteverket sorterte under tidlegare, hatt ei arbeidsgruppe som kom med framlegg til vedtekter i 1999. Dei er gjerne kalla normalvedtekter. Arbeidsgruppa såg på organisering og registrering av lag stifta ved jordskifte. Normalvedtekter gir ein viss peikepinn på kva for reglar som bør vera med i veglagets vedtekter. Jordskifteretten vil ofte nytte desse som rettleiande og som eit minstekrav til vedtektenes innhald.

Det er vanskeleg å seie kven av dei tri løysingsmodellane som er det beste alternativet. I utgangspunktet ville ein tru at avtale er det beste, men tilhøva kan ligge slik til rette at ein må bruke anten jordskifteretten eller veglova. I utgangspunktet må ein legge til grunn den konkrete bruken som kvar og ein har for vegen. Det er dette som blir kalla for nytteprinsippet og som må vera det berande prinsippet uansett kva for framgangsmåte ein brukar.

5.2 Veglag for bygging av skogsveg – organisering

Det er vanskeleg å seie kva slag organisasjon eller selskap eit veglag er. Tidlegare har det heller ikkje vore så nøye om det har vore kalla det eine eller det andre, men det er likevel ein stor fordel å vita kva for lag eller selskapsstruktur veglaget har. Spørsmålet er gjerne om det har økonomisk drift som føremål og kven som står ansvarleg i høve til andre.

Det kan sjå ut som om det offentlege har gått sterkare inn i dette i samband med dei ulike registreringane både i foretaksregisteret, einingsregisteret og meirverdiavgiftsregisteret.

5.2.1 Ulike måtar å organisere eit veglag på

Tidlegare hadde Norges Skogeierforbund normalvedtekter mellom anna frå 17.11.1969. Sjå *"Skogsveibygging, veiklassifisering, finansiering, organisering av skogsveiforeningar, normalvedtekter og –kontrakter"*, utgitt av Norges Skogeierforbund og skogbruksforening-en frå 1975. I § 1 under formålet heiter det mellom anna:

"Medlemmene hefter personlig og solidarisk for foreningens forpliktelser, men er innbyrdes ansvarlig etter fastsatte andelstall."

I ein rapport frå Landbruks- og matdepartementet¹³ er det tatt med døme på vedtekter på side 35. Under formål og ansvar heiter det i § 2:

"Laget er eit eigarlag og har delt, ubegrensa ansvar i samsvar med andelen i laget, jf. §3 (proratarisk ansvar), jf. jskl. § 34 b."

I den same rapporten står det på side 22 at det berre er i unntakstilfelle at det er aktuelt å registrere eit lag stifta ved jordskifte i foretaksregisteret. Etter det eg kan sjå er det same situasjonen for sameige. Dei har heller ikkje hatt nokon plikt til å registrere seg i foretaksregisteret. Grunnlaget for det ser ut til å vere at eit sameige er ei eigarform og ikkje ei

¹³ Organisering og registrering av lag stiftet ved jordskifte, rapport frå arbeidsgruppe nedsett av Landbruks- og matdepartementet 2. august 1999.

selskapsform. Etter at vi fekk den nye samvirkelova¹⁴ er det naturleg å rekne med at fleire lag vil gå over til å bli samvirkeforetak som blir regulert av lova. I tillegg vil ein kunne ha sameige. Det er truleg den organisasjonsforma som jordskifteretten brukar, sjå ovanfor. Då blir det eit tingsrettsleg sameige. I tillegg vil ein ha vanlege foreningar som ei vegforening.

I ei orientering frå Norges Skogeierforbund frå 20.02.2012 nr.5/12 går forbundet inn for at ein bør velje samvirkeforetak som organisasjonsform. I § 1 i framlegget til normalvedtekter blir eit samvirkeforetak definert som ei samanslutning som har til hovudformål å fremje dei økonomiske interessene til medlemene.

Eit samvirkeforetak er eit foretak med begrensa ansvar (BA) det vil seie at eigarane ikkje hefter personleg for pliktene til selskapet, sjå § 3 i samvirkelova.

Sameige er som tidlegare nemnt den organisasjonsform jordskifteretten nyttar seg av ved etablering av veglag etter jskl. § 2, c og e, om bruksordning og sams tiltak. I eit samvirkeforetak eig foretaket dei likvide middela, men sjølve foretaket er det medlemene som eig. Eit sameige har ei anna ansvarsform enn eit samvirkeforetak. I eit sameige heftar eigarane for ein forholds messig andel av dei forpliktelsane sameiget har, altså er det snakk om eit proratarisk ansvar.

Foreningar er ei sjølveigande eining, som ikkje er regulera av privatrettslege lovreglar. Foreninga har difor berre medlemar og ingen eigarar, medlemene får rettar i foreninga, men dei blir ikkje eigarar av til dømes ein veg foreninga er etablert i samband med.

I tillegg kan det nemnast to lag eller selskap til. Det er ansvarleg selskap og aksjeselskap. Dei er truleg lite nytta i veglagsamanheng, men dei er fullt moglege å nytte.

¹⁴ Lov om samvirkeforetak (samvirkelova) av 29. juni 2007 nr. 81.

Av selskapslova¹⁵ § 1-1 går det fram at blir det drive økonomisk verksemd så fell laget inn under lova. Med økonomisk verksemd i denne samanhengen må vel meinast at eigarane i veglaget forsøker å få ein økonomisk nytte av vegen. Det kan til dømes skje ved at dei aukar avgiftene til brukarane av vegen, slik at det gir eit overskot frå år til år som kan delast på vegeigarane.

Det ansvarlege selskapet har eit solidarisk ubegrensa og udela ansvar. Det vil seie at kvar medlem er fullt ansvarleg for pliktene til veglaget. I eit slikt selskap kan kreditor velje kven av medlemane han vil krevje for ein skuldig sum.

Det som vel kan tenkjast er at eit lag startar opp som eit sameige ut frå modellen som jordskifterettane brukar, sjå seinare og at det så utviklar seg til å bli eit lag som har som føremål å drive økonomisk verksemd i tillegg eller som ein del av drifta av vegen. Sameiga endrar no form og går over til eit selskap. Kvar av sameigarane nyttar sin del til bruk og sameigarane nyttar sine partar saman for å få ei økonomisk vinning.

Aksjeselskap er ei selskapsform med avgrensa ansvar som er gunstig for typiske risikoprojekt der ingen av medlemane ynskjer å bli ansvarlege for meir enn sin part, sjå aksjelova¹⁶ § 1-2. Aksjelova er ei gjennomregulert lov som set spesielle krav til dei som vel ei slik organisasjonsform.

5.2.2 Registrering av veglag i ulike registre

Veglag som er stifta av jordskifteretten kan i fleire samanhengar vere registra i ulike offentlege register. Til dømes dersom eit veglag skal søkje om tilskot til bygging eller drift av ein privat veg. Skattedirektoratet har innført krav om at alle slike offentlege tilskot skal vere sporbare, og for at veglaget i det heile skal kunne søkje om tilskot og eventuelt få dette

¹⁵ Lov om ansvarlige selskaper og komandittselskaper (selskapsloven) av 21. juni 1985 nr. 83.

¹⁶ Lov om aksjeselskaper (aksjeloven) av 13. juni 1997 nr. 44.

utbetala må veglaget registrerast i einingsregisteret og få sitt eige organisasjonsnummer. Det er styret eller den daglege leiaren i veglaget som har ansvaret for at slik registrering blir gjennomført, men jordskifteretten har plikt til å rettleie om dei reglane som gjeld for registrering når veglaget blir skipa. Registrering i einingsregisteret fyljer av einingsregisterlova¹⁷. § 4 gjer det klart kva for einingar som skal registrerast. Det er Brønnøysund registeret som fører einingsregisteret. Veglag skipa av jordskifteretten er i rapport av Landbruks- og matdepartementet¹⁸ tilrådd å registrere seg som tingsrettsleg sameige etter enhregl. § 4 bokstav d. Dette på bakgrunn av dei føremål eit veglag har, og ein føresetnad om at veglaget ikkje driv økonomisk verksemd. Dersom veglaget derimot skal drive ei meir selskapsliknande verksemd vil det ikkje lenger passe å kalle det eit tingsrettsleg sameige. Ei slik registrering i einingsregisteret er pr. i dag gebyrfritt.

Det er i dag slik at veglag kan sende inn eit felles skjema for registrering i fleire register samstundes. Søknaden kan omfatte registrering i:

- Einingsregisteret
- Foretaksregisteret
- Meirverdiavgiftsmantalet
- Arbeidsgjevarregisteret
- Statistisk sentralbyrås bedrifts- og foretaksregister
- Fylkesmannens register over stiftelsar - eventuelt

Veglag som er organisera som samvirkeforetak, må registrerast i foretaksregisteret. Etter meirverdiavgiftslova¹⁹ § 2-3, 3 ledd og meirverdiavgiftsforskriften²⁰ § 2-3-4 kan det skje ei frivillig registrering i merverdiavgiftsregisteret av foreningar som har til formål *"å bygge*

¹⁷ Lov om Enhetsregisteret av 3. juni 1994 nr. 15.

¹⁸ Organisering og registrering av lag stiftet ved jordskifte, rapport frå arbeidsgruppe nedsett av Landbruks- og matdepartementet 2. august 1999.

¹⁹ Lov om merverdiavgift (merverdiavgiftsloven) av 19. juni 2009 nr. 58.

²⁰ FOR 2009-12-15 nr 1540: Forskrift til merverdiavgiftsloven (merverdiavgiftsforskriften).

og vedlikeholde skogsvei"²¹. Det fyljer av forarbeida, Ot.prp.nr.76 (2008-2009) side 51, at for skogsveglag vert det ikkje sett noko krav til lagets omsetning for å kunne registrerast i dette registeret. Moglegheita til frivillig registrering gjeld alle organisasjonsformer samei-ge, samvirkeforetak og forening.

Eit andelslag med eigarar kan ikkje registrerast som forening i einingsregisteret, dette har med eigarskapet å gjere og foreninga må difor gå over til samvirkeforetak for å kunne re-gistrere seg.

5.2.3 Vedtektene

Saman med skiping av veglag fyljer det vanlegvis vedtekter som nettopp organiserer veg-laget. Vedtektene bestemmer kva veglagets føremål og arbeidsoppgåver er, kven som er medlemar i veglaget og korleis partsprosent og kostnader skal delast. Dersom jordskifteret-ten skipar veglaget, vil dei også lage vedtekter til veglaget jfr. jskl. § 34 b, 5 ledd, fyrste punktum.

Det er viktig at vedtektene avgrensar det geografiske området vedtektene skal gjelde for, og soleis setje namn på vegstrekinga. Vegen vedtektene gjeld for må kome tydeleg fram. Det kan også vere ein fordel å nemne dei eigedomar som er omfatta av vegen. Grunnen til at dette må skrivast uttrykkeleg er for å gjere det enklare både for veglaget og andre kva om-råde som faktisk er regulera av vedtektene. Veglaget kan ikkje koma utanom vedtektene på nokon måte på den vegstrekinga det er tale om.

Føremålsdefinisjonen dannar grunnlaget for kva oppgåver veglaget kan og skal ha ansvaret for. Det er viktig at denne føresegna er utforma på ein klarast mogleg måte, soleis at denne ikkje kan misforståast og heller ikkje misbrukast ved fleirtalsvedtak. Føremålsføresegna skal dreie seg om heilt konkrete arbeidsoppgåver som veglaget har. Ansvarsform må òg klargjerast i denne samanheng. Slik er det klart for alle partar i veglaget kva for ansvar dei

²¹ Merverdiavgiftsloven § 2-3, 3 ledd.

kan bli stilt ovanfor. Dette har òg betydning for den vidare drifta og organiseringa av veglaget. I tillegg er det òg av interesse for utanforståande.

Medlemskap i eit veglag er oftast knytt til ein eigedom. Ein kan difor ikkje velje om ein vil vere medlem eller ikkje dersom den private vegen går over din eigedom. Vedtektene bør ta opp spørsmålet om nye medlemmar. Er det til dømes berre grunneigarar og eigarar av anna eigedom som har høve til å bli medlem i veglaget? Eller er det også mogleg for dei som berre har bruksrett til vegen? Vilkåra for medlemskap burde vere klåre og ikkje gje grunnlag for misforståing. Ein har fleire døme på veglag som innad ikkje kan bli samde om kven som kan bli medlemmar eller ikkje.

Medlemskapet er ofte inndela etter nytten eller bruken, slik at den med størst partsprosent i vegen har størst interesse. På den måten vil den med størst nytte prosent utgjere meir enn den mindre ved røysting. Slike inndelingar blir gjort etter kor stor nytte det enkelte medlem har av vegen, det såkalla nytteprinsippet. Ved utrekninga etter dette prinsippet tek ein omsyn til kven av partane som har størst nytte av å bruke vegen. Økonomiske fordelar vil òg bli vektlagt i denne vurderinga.

Årsmøtet er det avgjerande organ i veglaget. Det er nettopp på årsmøtet avstemmingar blir gjort. Årsmøtet blir varsla ved innkalling til medlemmane av veglaget, og saman med denne fyljer også sakslista. Denne syner kva for saker som skal takast opp på årsmøtet. I mange tilfelle stiller vedtektene krav til oppmøte for at avgjerd kan takast. Dette er for å sikre medlemmane at vedtak ikkje kan fattast utan eit minimum av røyster, og på den måten hindre uheldige utfall til fordel for dei få som då eventuelt møter på årsmøtet.

Ekstraordinært årsmøte blir halde når til dømes styret eller 1/3 av medlemmane krev det. Her må det òg innkallast og leggjast ved saksliste. Det er berre dei sakene som er nemnde i innkallinga som kan behandlast i det ekstraordinære årsmøtet.

Styret vil virke som det utøvande organet. Styret har til dømes ansvaret for ein rekke "daglegdagse" oppgåver så som økonomi og drift av veglaget. Det er ein absolutt fordel at vedtektene fastset samansetninga av styret og i kva samanhengar styret kan ta avgjerder på vegne av veglaget. Styret kan gjerne ha "faste" arbeidsoppgåver etter vedtektene, soleis at styret har eineansvaret for desse. Styret har ansvaret for den daglege drifta av veglaget, og må passe på at naudsynt arbeid blir sett i gong dersom det føreligg skade på vegen og vidare forhindre dette. Vedlikehald, grusing, brøyting, kontroll av stikkrenner og rydding av vegkantar er også styrets ansvar. Styret skal òg krevje inn årsavgifter og halde greie på årsrekneskap og budsjett. I tillegg har styret arbeidet med å melde veglaget inn i dei naudsynte registra som gjeld for det enkelte veglag.

Styret har ansvaret for at naudsynt vedlikehald blir gjennomført. I tillegg må dei sørge for at dei ulike avgifter medlemmane pliktar å betale, faktisk blir betala. Dette er avgjerande for at veglaget skal kunne ha nokon økonomi i det heile.

Ved endring av vedtektene er det vanleg å krevje eit kvalifisera absolutt fleirtal, som oftast 2/3 av stemmene. Endring av vedtektene bør ikkje kunne skje heilt uvilkårleg, med dette er meint at det til dømes kan vere lurt å la vedtektene gjelde for ein viss periode før det blir mogleg å endre dei. Dette kan fungere som ein slags sikringsventil. I tillegg kan det gå fram av vedtektene at nokre føresegner ikkje kan endrast på, slik at dei vernar om alle medlemmane og ikkje vil kunne bli misbruka.

For skogsbilvegar har det vore tilrådd å etablere velteplassar samstundes med at sjølve vegen blir opparbeidd. Då oppstår det ikkje strid i framtida om kven av grunneigarane som må gje av sin grunn, dersom ingen vil gjere det frivillig. I tillegg er det ei sikring for dei som nyttar skogsvegen at det faktisk er velteplassar.

Årsavgifter for medlemmane blir bruka for at veglaget skal ha ei minimumsinntekt til å dekke naudsynte utgifter, som til dømes vanleg vedlikehald av vegen. Sesongavgift vil typisk vere pengar som går til brøytekostnadene om vinteren. Tilknytingsavgift er ei eingongsav-

gift som medlemmen som sel eller festar bort tomter må betale. Denne avgifta gir ikkje kjøparen eller tomtefestaren nokon andel i veglaget, derimot får dei oftast ein bruksrett til vegen.

Spørsmål om vegavgift eller årsavgift blir vanlegvis avgjort på årsmøtet. Det stillast gjerne krav til oppmøte på årsmøtet før gyldig vedtak fattast. Dette vil då òg gjelde vedtak om vegavgift.

Vedtekter om bruken av vegen vil som regel ha til føremål å hindre skade på vegen, grøfter og stikkrenner. Dette skjer ved at det kan setjast ned forbod mot å bruke vegen eller mot ein viss bruk dersom skade kan oppstå. Bruken av vegen kan også regulere kva som er tillate av oppbevaring av til dømes grus, stein og tømmer.

Dersom medlemmar og andre som nyttar vegen ikkje fyljer vedtektene og påfører vegen skader, vil dei sjølve vere ansvarlege for å stelle oppatt vegen. Dette gjeld òg der styret har pålagt medlemmane og andre særlege reglar for aktsam framferd som ikkje går fram av vedtektene.

Kven som skal få utbytte av overskot og ansvar for underskot avheng av kva føremålet med veglaget er. Dersom det er eit sameige vil alle medlemmane vere ansvarlege etter sine parts-høve. Det gjeld både overskot og underskot. Det kan òg vere regelen i samvirkeforetaket. I ei forening er det foreninga som sit med ansvaret, den er sjølveigande.

Under finansiering er det av betydning at vedtektene seier noko om korleis slikt arbeid skal løysast. Ei løysing kan vere å pålegge medlemmane i veglaget å betale sin part av prosjektet. Det kan baserast på den nytten medlemmen sit med som er knytt til bruken av vegen.

Det er sett krav til at det enkelte medlem i eit veglag må kunne finansiere sin eigen del i veglaget. Soleis har alle og einkvar berre ansvar for sin part.

I tilfelle det oppstår usemje mellom medlemmane i veglaget, til dømes om tolking av vedtekter eller gjennomføring av dei, er det ofte teke med reglar om tvisteløysing ved skilsrett. Dersom partane ikkje ynskjer saka løyst ved skilsrett må saka behandlast av dei ordinære domstolane. Kva medlemmane ynskjer er opp til dei, men jordskifteretten eller vegskjønet kan pålegge veglaget å taka den eine løysinga framom den andre.

Utmelding kan ikkje skje for dei som er grunneigarar til vegen. Medlemskapet fyljer eigedomen vegen er knytt til. Dei som eventuelt kan melde seg ut av veglaget vil vere dei som etter søknad er tekne opp som medlemar. Dette vil vere dei som ikkje eig noko grunn til vegen.

Oppgåvene til årsmøtet er å ta opp dei saker som står oppført på sakslista i det aktuelle møtet. På årsmøtet kan det stillast krav om oppmøteprosent for at det i det heile skal kunne skje ei røysting.

5.3 Deling av kostnader ved bygging av ein skogsveg

Det er ein god del teoretisk litteratur på dette området både frå Sverige og frå Noreg. Delar av litteraturen er ikkje heilt lett tilgjengeleg og den kan vera prega av teoretiske utgangspunkt som gjer at det ikkje er like lett å nytte i ei oppgåve som denne. Sjå til dømes Auråen 1963, Samset 1966 og Hans Sevatdal 1974. Delar av materialet er likevel oversiktleg og eg har hatt mest nytte av artikkelen til Sevatdal om kostnadsfordeling ved felles skogsvegbygging.

Kostnadsfordelinga kan skje på fleire måtar. For det fyrste kan kostnadene ved bygging av skogsveg fordelast etter kven som har størst nytte av vegen, det såkalla nytteprinsippet. Nyttan av vegen utgjer den part grunneigaren sit med i skogsvegen. Det er nettopp desse partane som er utgangspunktet for fordelinga av byggekostnadene av ein skogsveg. Det er fleire element som inngår i vurderinga av kor stor nytte kvar og ein grunneigar har, sjå nedanfor.

- Areal

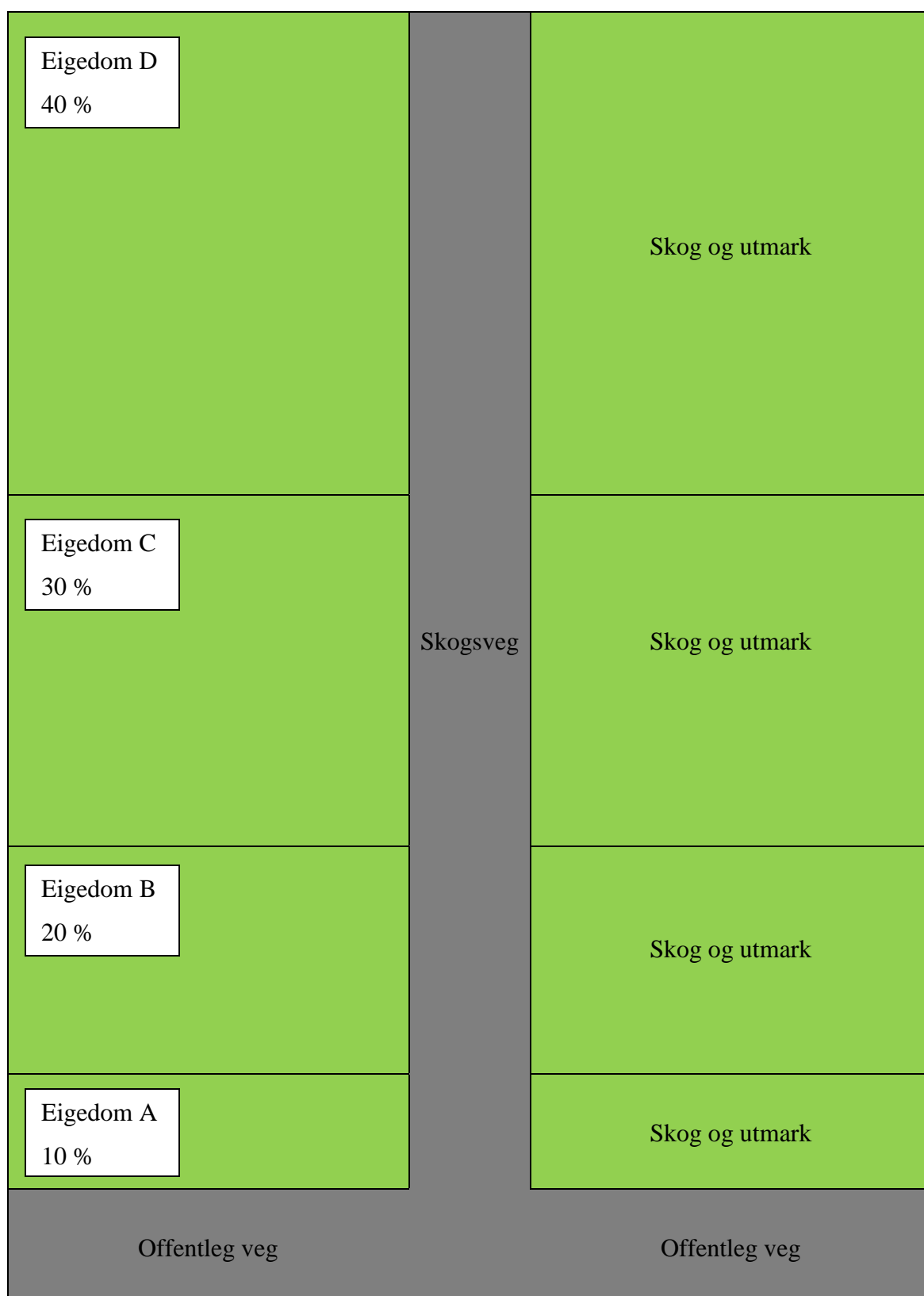
Det fyrste ein kan sjå på er kor stort areal kvar av grunneigarane sin eigedom har som soknar inn til vegen. For å illustrere situasjonen kan me sjå på figur 1 nedafor. Arealet på eigedomen har betydning for kor mykje av skogsvegen som går over vedkommande sin eigedom. På figuren ser me at eigedom D har størst areal. Det utgjer 40 % av totalen på 100 %.

- Produktivt areal

Storleiken på eigedomen får betydning for det neste momentet i nytte vurderinga, nemleg produktivt areal. Ein må då sjå på kva potensiale som ligg i det arealet, er det mogleg å nytte arealet på ein betre måte?

- Lengde av veg frå offentleg veg

Det tredje momentet er lengda av vegen frå offentleg veg. Ser ein på figur 1 har eigedom D lengst strekning av skogsvegen inn til sin eigedom i forhold til dei andre eigedomane A, B og C og i tillegg den største bruken av vegen fordi eigedom D ligg lengst vekk frå den offentlege vegen. Grunneigaren til eigedom D har difor størst bruk for vegen. Han må gå over alle dei andre eigedomane for å kome til sin eigedom. Grunneigaren til eigedom A derimot er ikkje avhengig av å køyre over dei andre grunneigarane sine eigedomar, berre sin eigen. A kunne difor bygge vegen aleine, medan D er avhengig av dei andre for å kome fram med vegen. Då må han anten få til ei avtale, bruke veglova om private vegar eller få til eit sams tiltak ved jordskifteretten.



Figur 1. Fordeling av kostnadene ved etablering av skogsveg.

●Bonitet

Det fjerde vurderingsmomentet er boniteten på dei ulike areala. Det vil seia kva kvalitet det er på skogen eller marka i forhold til uttak av tømmer eller ved. Bonitet handlar òg om kor gode vekstvilkår området har for skog produksjon. I ei slik vurdering delar ein skogen inn i ulike kategoriar, etter korleis kvaliteten er. Dess betre bonitet dess større nytte, for avkastinga av arealet blir høgare.

●Alderen på skogen

Det femte momentet i vurderinga av nytten av vegen er alderen på skogen. Er skogen gammal vil den vere av større verdi enn om den er ung, av di uttaket og den økonomiske gevinsten vil vere betre. Ein vil få avkasting straks. Dersom skogen er ung, til dømes 10 år, tar det lang tid – kanskje 60 år – før skogen kan hoggast. Den avkastinga kjem langt inn i framtida og nytten blir mindre. I ein slik samanheng delar ein skogen inn i hogstklasser. Eit døme på at ei slik vurdering finn me i Gulating lagmannsrett, LG-1994-1231. I den saka var det snakk om kostnadsfordeling ved skiping av ein skogsveg. Den ankande parten meinte grunnlaget for kostnadsfordelinga ikkje var godt nok då dette var utrekna etter kubikkmasse i hogstklasse IV og V, saman med andre moment i saka. Lagmannsretten meinte derimot at kostnadene ikkje var utrekna på feil grunnlag, og erfaringane frå slike vurderingar med normtal og berekna verdiar viser at desse er pålitelege.

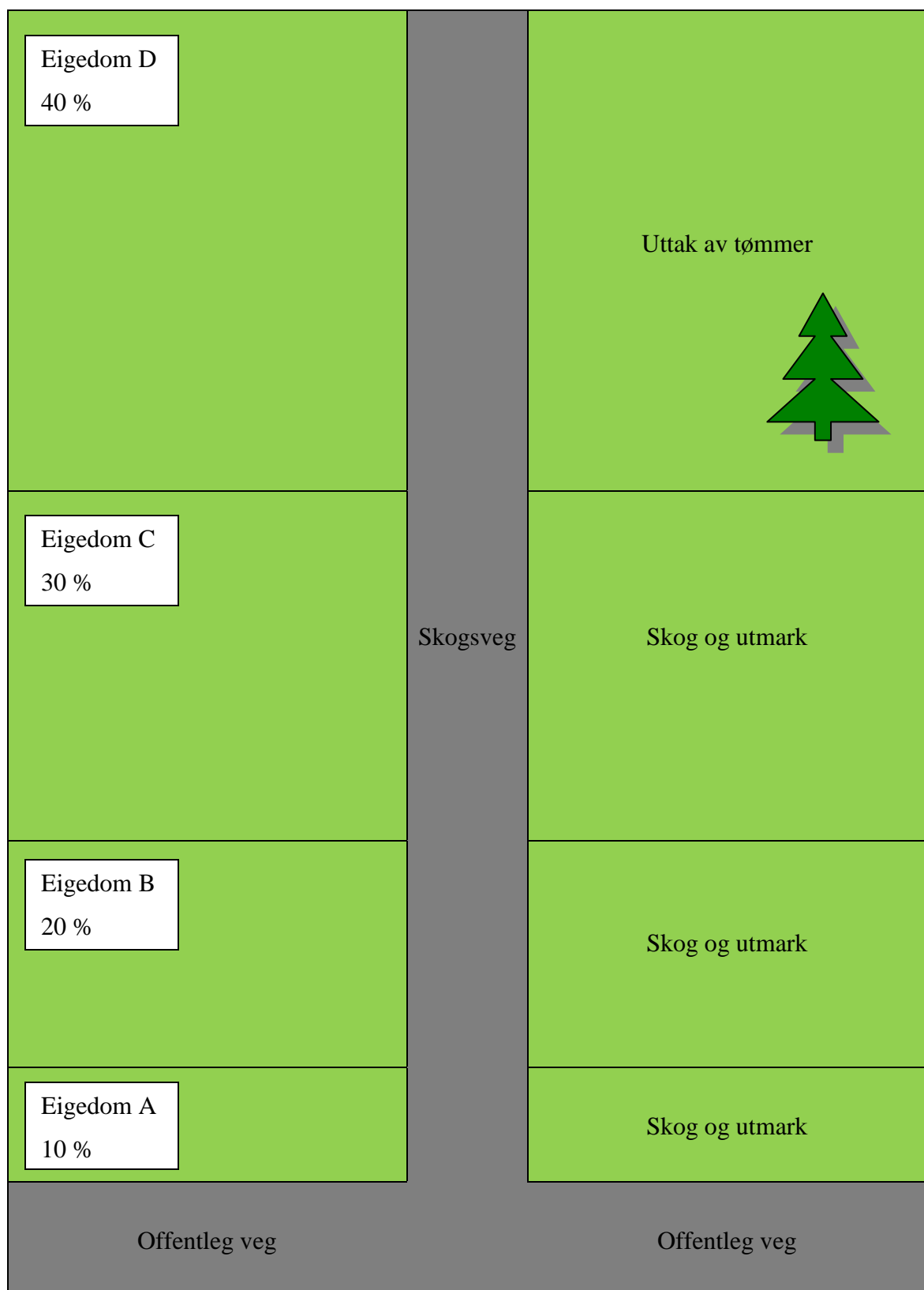
Alle desse fem momenta utgjer grunnlaget for nytteprinsippet. Det kan tenkast at arealet eller eigedomen kan nyttast til annan næringsutvikling, slik som jakt, fiske og annan aktivitet. Då blir det tilleggsmoment som kan koma inn i vurderinga.

Etter ei grundig vurdering av dei fem punkta pluss tilleggsmoment sit ein att med ein skjønsmessig partsprosent som utgjer den nytten grunneigaren har. Altså er det den grunneigaren som sit med den største nytten som også får den største parten.

Byggekostnadene ved skiping av skogsveg kan òg fordelast etter bruk. Her er det den faktiske eller verkelege bruken som er avgjerande. Denne metoden har gjerne vore nytta ved

fordeling av vedlikeholdskostnader, av di vedlikeholdet har nær samanheng med kor mykje ein veg blir bruka og kor mykje slitasje vegen blir påført ved denne bruken. Dess meir trafikk det er på vegen, dess større blir slitasjen på vegen. Då må vedlikeholdet aukast for å halde oppe standarden på vegen. I veglova § 54 er det bruken som skal nyttast jfr. *"...same høvetal som gjeld for den bruk han gjer av vegen..."*

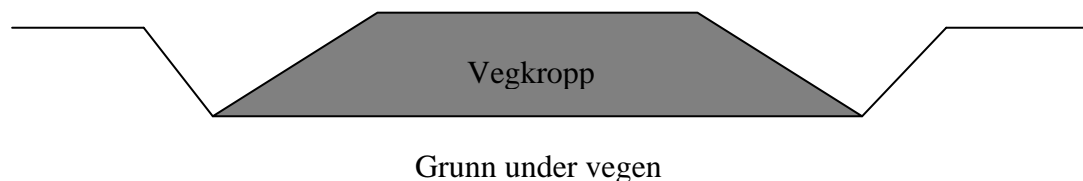
Fordeling av kostnader basera på bruken har to element i seg. For å finne bruken av skogsvegen er ein avhengig av trafikkmengde på vegstrekninga og lengda på vegen. Også her kan situasjonen illustrerast, sjå figur 2. Eigedom D ligg lengst vekk frå offentleg veg, grunneigaren på den eigedomen driv skogsdrift og nyttar skogsvegen for å transportere tømmer. Trafikkmengda blir rekna etter kor mange gonger transport av tømmer skjer i eit bestemt tidspunkt, samanlikna med den trafikk dei andre eigedomane har innafor det same tidspunktet. Om det er transport i verksemd eller persontransport spelar mindre rolle, for ein kan rekne det om ut frå tonn pr. 100 meter. Etter figur 2 er det berre uttak av tømmer på eigedom D. Trafikkmengda til og frå denne eigedomen vil difor vere større enn for dei andre eigedomane.



Figur 2. Fordeling av kostnader etter nytte.

Ved bygging av skogsveg er det ikkje uvanleg med statstilskot eller økonomisk tilskot frå kommunen. Det blir rekna for samfunnsnyttig at det blir bygd skogsvegar, slik at dei økonomiske ressursane kan utnyttast. Det må søkjast om slike tilskot. Eit statstilskot eller eventuelt andre tilskot skal trekkast frå kostnadene, av di det skal vere ei privatøkonomisk vurdering når kostnadene skal fordelast og det skal takast stilling til om bygging av skogsveg utgjer ein større nytte enn ulempe etter til dømes jskl. § 3, a. Dette ser ein òg i ei sak frå Hålogaland jordskifteoverrett 04.02.1998 (JOHA-1995-6), der kostnadene til ein traktorveg skulle fordelast. Byggekostnadene var sett til ca. kr 40.000 og det var gjeve 70 % i tilskot. Eigenandelen til partane vart difor sett til kr 10.000 og dette utgjorde den konkrete byggekostnaden for partane. Det skal soleis ikkje skje ei samfunnsøkonomisk vurdering i høve til jskl. § 3, a.

I denne saka er det skipa eit veglag i samsvar med praksisen til jordskifterettane og som òg er praksis ved bruk av veglova. Det er eit veglag utan anna økonomisk føremål enn å bygge og drive vegen. Ein legg til grunn at kvar grunneigar framleis er eigar av grunnen under vegkroppen, sjå figur 3. Vegkroppen er dei sameigararar i ut frå den partsprosenten kvar og ein har. Det vil til dømes seie at eigar C eller eigeendom C har 30 % av vegkroppen. Ut frå denne modellen blir vegkroppen eit sameige.



Figur 3. Vegkropp og grunnen.

5.3.1 Vedlikehald

Vedlikehaldskostnadene kan delast på same måten som byggekostnadene. Det er likevel meir naturleg å legge til grunn ein annan delingsprosent ut frå den konkrete bruken.

Vedlikehaldet må òg delast mellom sumarvedlikehald og vintervedlikehald. Det er ikkje alle som har trong for å ha vegen open om vinteren og då er det ikkje naturleg at dei er med i vinter vedlikehaldet.

I teorien blir sumarvedlikehaldet dela i to delar. Den eine delen er vanleg slitasje og reduksjon av verdien på grunn av klima. Den andre delen er den konkrete bruken som fører til at vegen må grusast opp, skrapast og eventuelt saltast. I praksis er det likevel ikkje så lett å sjå at vedtekter eller vegskjøn har gått inn på ei slik detaljvurdering. Det krev mange endringar. I tillegg er vurderingane usikre og det skaper mykje arbeid for dei som er involverte.

Det er mykje som talar for at det bør vera same partsprosent for vedlikehald som det er for bygging av vegen, når ein ser bort frå vintervedlikehaldet. Det er det mest naturleg at den som vil brøyte ein veg og halde den open heile året, må bere kostnadene med det aleine.

5.3.2 Tilleggsmoment

I tillegg til dei fem momenta som er nemnt ovafor har eg nemnt at annan næringsutvikling slik som jakt, fiske og annan aktivitet kan kome med som tilleggsmoment i nyttevurderinga.

Det er vanleg at på dei fleste landbrukseigedomane er det både jakt og fiske og då treng ein ikkje ha noko separat vurdering av nytten, for ein reknar med at dei utnyttar det om lag likt. Det er fyrst når ein av grunneigarane utviklar til dømes fiske på sin eigedom at det er aktuelt å setje det opp som tilleggsmoment. Vedkommande grunneigar kan leige ut fiske til ein eller mange og då får han auka nytte, noko som må slå ut i nyttevurderinga hans. Han vil få ein høgare partsprosent og må bera ein større del av byggekostnadene.

Dette er ikkje heilt enkelt, av di det kan vera slik at utviklinga aukar på for ein av dei andre seinare òg. Då må det beste vere å ha ei ny revidering av partsprosenten etter 5 eller 10 år. Jordskiftelova gir til dømes heimel til å kome inn med ei ny vurdering etter 10 år, sjå jskl. § 4. Dette spørsmålet kjem eg nærare attende til i punkt 5.4 der eg legg til grunn ei utviding

av bruken av vegen ved bygging av fritidshus. Det blir same situasjonen som for jakt og fiske.

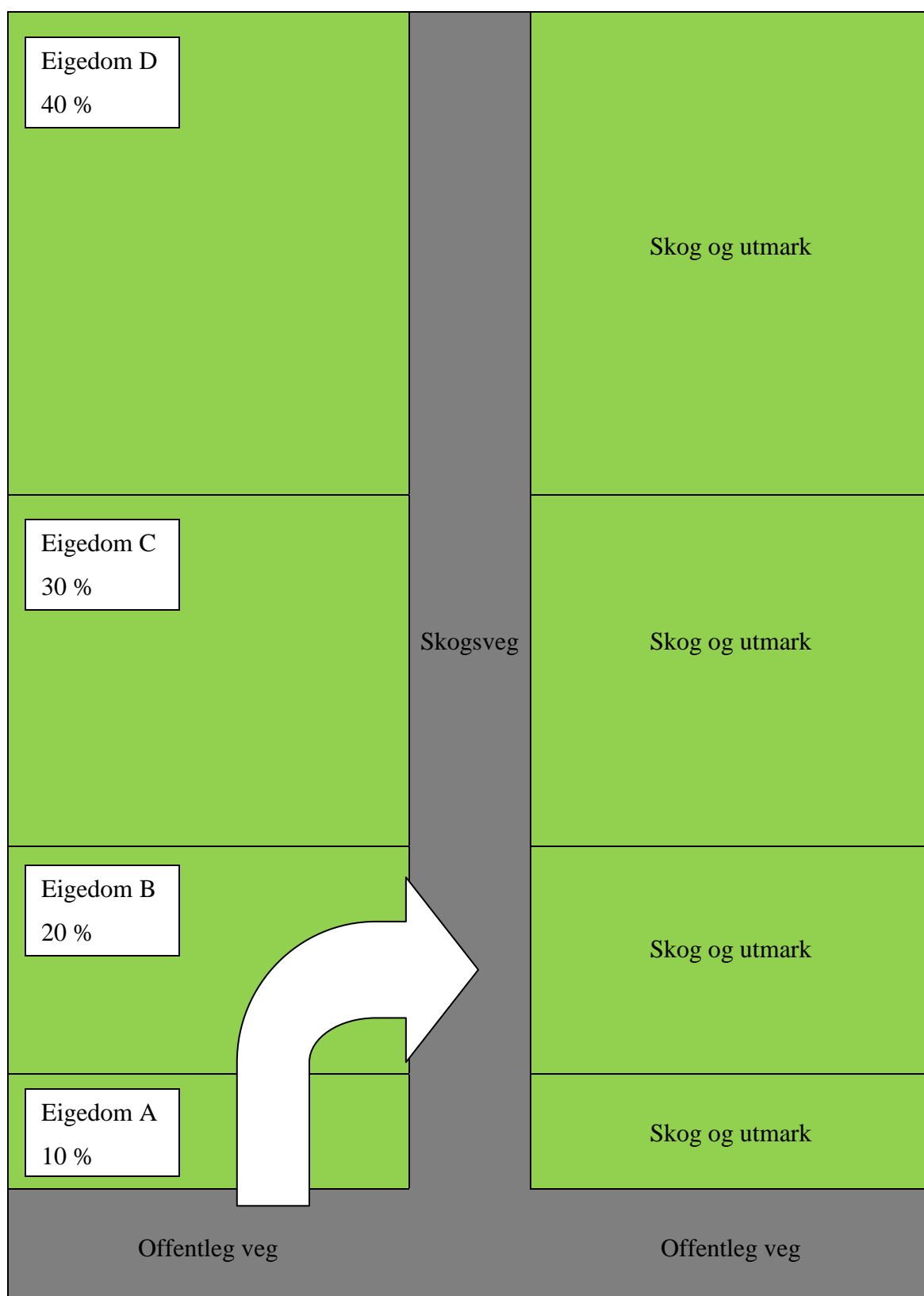
5.4 Endring av vegen og kostnadsdeling ved utviding av bruk til fritidshus

5.4.1 Omlegging av vegen på grunn av endra bruk

Med utgangspunkt i dømet ovafor skal vi sjå kva som skjer når ein av partane vil utnytte arealet til tomter for fritidshus. Det fyrste som kan skje er at vegen må leggest om, av di den fyrste delen frå den offentlege vegen blir for bratt. Tidlegare var det berre kalkulert med sumarveg. Utviklinga krev no at det må heilårsveg til. Denne endringa reiser fleire spørsmål.

Kven skal betale kostnadene med omlegginga? Er det dei tidlegare medlemane i veglaget? Skal dei betale i same høve som tidlegare, eller må det skje ei ny nyttevurdering? Kan det tenkast at dei nye brukarane må betale heile omlegginga, eller kan det skje ei deling mellom alle partar? Skal dei nye brukarane bli medlemar i vegen eller skal dei berre få ein bruksrett?

I figur 4 er situasjonen illustrert ved omlegginga som er markert som ei kvit pil.



Figur 4. Omlegging av veg. Ny veg merkt som kvit pil.

Eit døme på korleis ein slik situasjon er ordna finn me i Gulating jordskifteoverretts avgjerd 21.5.2010 (JOGU-2008-14). Her var det spørsmål om kostnadsfordeling ved omlegging av ein privat veg som gav veg til fleire landbrukseigedomar, bustadhus og hytter. Bakgrunnen for omlegginga var at vegen no gjekk gjennom eit trongt tun og vidare opp ein svært bratt bakke som kunne vere farleg med tanke på ulykker både sommar- og vinterstid. Jordskifteoverretten fordela kostnadene ved omlegginga etter i kor stor grad omlegginga påverka den enkelte eigedomen ut frå nytten av vegen. Ein eigedom hadde ingen nytte og fekk heller ikkje kostnader. For at jordskifteoverretten i det heile kunne fordele kostnadene ved omlegginga, måtte det vere på det reine at fordelene ved omlegginga av vegen var større enn ulempene for den einskilde eigedom. Altså kunne ein sjå det slik at omlegginga for fleire eigedomar førte til ei verdauke av eigedomen når vegen ikkje lenger gjekk så nærme bustadene. Denne verdauka gjorde at kostnadene ikkje utgjorde ei større ulempe enn fordelane. I denne saka vart kostnadene fordela både på landbrukseigedomane, bustadeigedomane og hyttene. For hyttееigedomane vart ikkje kostnaddelande like store som for landbruk- og bustadeigedomane, av di jordskifteoverretten la vekt på at bruken av hyttene på årsbasis var mindre enn for bustadene. Til og med ubygde tomter vart rekna med i kostnadsfordelinga, jordskifteoverretten meinte at tomtene ville ha "*...en klar fordel av at adkomsten har fått en standardheving*"²² Det vart også tillagt vekt at omlegginga gjorde tilgjengelegeita betre med tanke på ei eventuell utbygging av området.

Av denne saka kan ein sjå korleis nytten ved ei omlegging heilt konkret må gjera seg synleg før ei kostnadsfordeling kan skje. Er ulempene større enn nytten kan ikkje jordskifteretten trekkje den aktuelle eigedomen med i jordskiftesaka, dette fyljer av jskl. § 3, a.

Ved omlegging av avkøyring må ein ha samtykke frå vegstyresmakta anten det er stat, fylke eller kommune, avhengig av kva slag veg den offentlege vegen er.

²² Gulating jordskifteoverrett 21.5.2010 (JOGU-2008-14), rettsboka side 17 av 23.

I tillegg må ein ha samtykke av kommunen ut frå *"Forskrift om planlegging og godkjenning av veier for landbruksformål"* frå 1997. I § 2-1 om søknadsplikt, heiter det:

"Bygging av nye landbruksveier og ombygging av eksisterende veier kan ikke iverksettes uten tillatelse fra kommunen."

Desse to søknadene må det ha vore gjeve samtykke til før vegbygginga av den omlegginga kan taka til.

Når den eksisterande vegen skal leggest om, fører det til at den tidlegare bruka vegen ikkje lenger treng vera veg. Det naturlege er då at grunnen under vegkroppen blir verande som ein del av eigedomen til grunneigaren, slik som tidlegare. Sjølvvegkroppen med fyllmasse og grus blir teken bort og nytta til den nye vegen. Ein kan seie det slik at vegkroppen har vore eit sameige og den blir ført over på den nye vegen.

Terrenget der den gamle vegen låg blir jamna ut og fylt på med masse frå terrenget ved sida, slik at terrenget etter kvart blir nokon lunde slik det var tidlegare.

Juridisk hadde sameigarane ein servitutt, det vil seie ein bruksrett til å ha vegen liggande på den aktuelle eigedomen. Den servitutten er no flutt til den nye vegen. Det bør då lagast ny avtale om det, dersom det ikkje går fram av vedtektene.

Dersom vi legg til grunn at vegen blir liggande og massen ikkje blir fjerna, må anten den gamle vegen bli verande i sameiget eller gå til grunneigaren. Det mest formålstenlege må vel vera at den gamle vegen blir ført attende til grunneigaren, slik at det ikkje skaper problem i framtida om vedlikehald med meir.

Dersom vegen hadde vore frådela hovudeigedomen, ville det ha vore ein eigen matrikkleinjing i samsvar med § 5 i matrikkellova bokstav a. Då ville vegeigarane vere sameigarar i grunnen nedover:

"...så langt nedover i grunnen....som privat eigedomsrett rekk etter alminnelege reglar."

Matrikkeleininga med dei fire sameigarane måtte då slettast dersom den gamle vegen ikkje skulle stå ved lag. I neste omgang vil ein då få ein tilsvarande matrikkeleining for den nye vegen, dersom ein nytta denne løysinga eller ordninga.

For at ei matrikkelføring skal vera korrekt, må opplysningane som blir registrerte, stemme med dei faktiske tilhøva. Når ein veg fyrst er etablert og registrert i matrikkelen, blir det spørsmål om ny matrikkelføring må gjennomførast når vegen blir lagt om. Det er ikkje uvanleg med endringar og omleggingar på skogsvegar og andre vegar. Det vil soleis gjerne bli både tidkrevjande og tungvint med matrikkelføring av slike vegar når matrikkelen til ei kvar tid skal vera oppdatert på rette eigartilhøve og grenser. Det offentlege matrikkelfører vegane sine med grensemerke, sjå mellom anna dei gule grensemerkekulene til stat og fylkesvegar. For private vegar blir det vanskeleg å tilfredsstille føremålet med lova i matrikkellova § 1, 1 ledd der det heiter at det skal vera eit påliteleg register.

Det vil seie at dersom omleggingar og endringar ikkje blir registrert fortløpande, vil ikkje registeret ha den funksjonen det skal ha ut frå lova. Det vil ikkje vere einsarta eller påliteleg.

Det er likevel ulemper ved at det ikkje blir oppretta ein eigen matrikkeleining i samband med at vegbyggerane skal låne for å finansiere vegen. Eit vegprosjekt er særskild kostbart og det hadde vore nyttig å få låne på den vegen. Det blir vanskelegare når banken ikkje får eit eige matrikkelnummer å halde seg til, men berre ein avtala bruksrett.

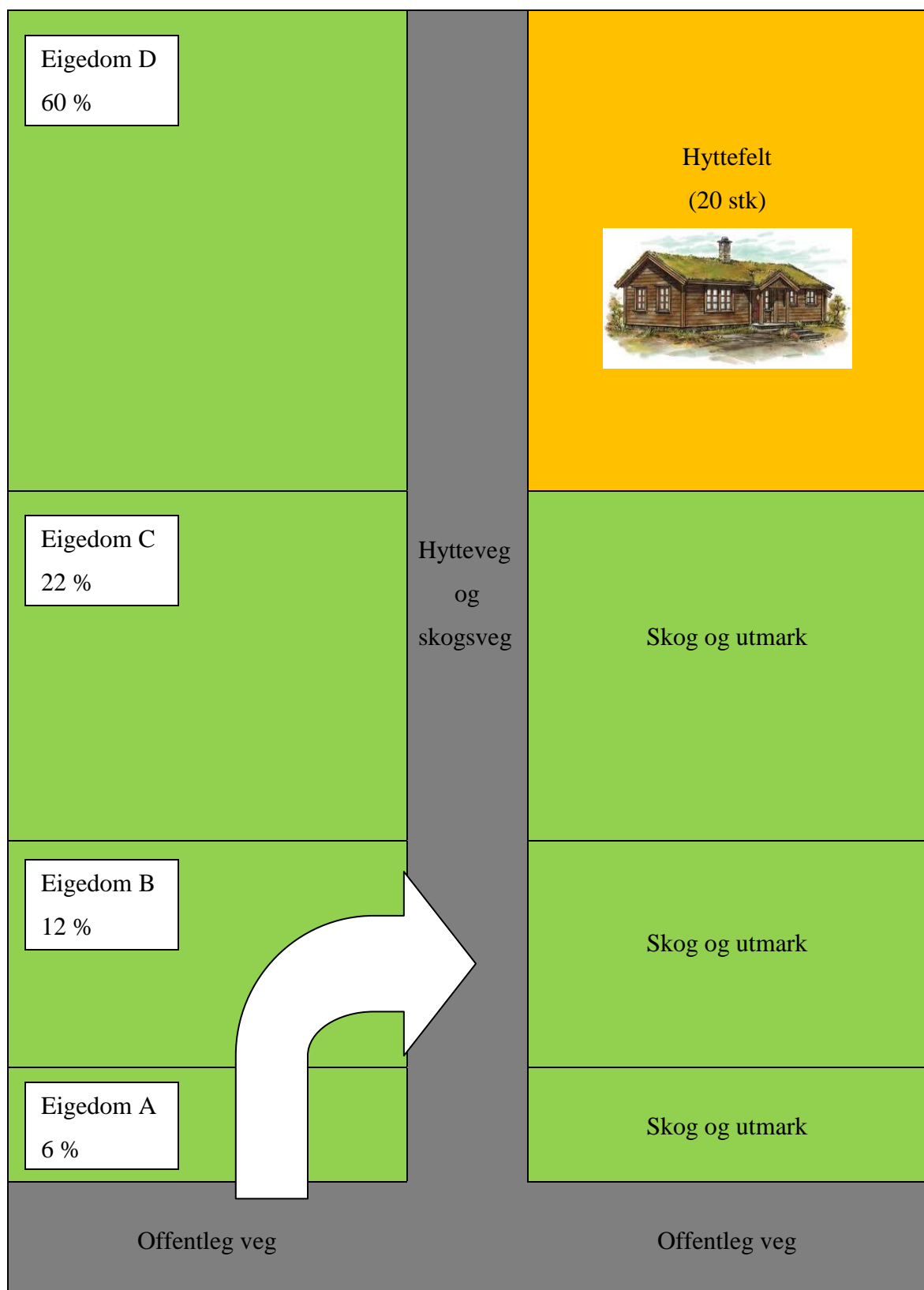
5.4.2 Ny kostnadsdeling

Dersom D vil nytte ut eigedomen sin til hytter, må han ordne tilhøva med veglaget eller dei tre andre eigedomane. Eigedom A, B og C sit med til saman 60 % i veglaget. Dersom han ikkje får til nokon avtale med dei, må han bruke veglova eller jordskiftelova for å tvinge seg fram. Ei utbygging av 20 hytter, fører til auka bruk av vegen. Hytteeigarane får del i vegretten som ligg til D eventuelt.

Det naturlege vil her vera å ha ei ny partsdeling i vegen. Eigedom D får auka nytten sin og då må han vera med på å betale større del av dei nye kostnadene og av dei gamle kostnadene. I praksis må han betale tilbake til A, B og C, dersom vi til dømes kjem fram til at han skal bera 60 % av kostnadene, C 22 %, B 12 % og A 6 %, sjå figur 4 nedafor.

Dersom dei andre eigedomane etter nokre år vel å utnytte marka si på same måten, må det skje ei ny nyttevurdering. Det er klart at dette kan føre til mykje ekstra arbeid og irritasjon. Det er vel difor moment som talar for at det er fyrst ved større endringar i bruken at ein bør gå inn og endre eigarprosentane. Dersom det berre er utbygging av 2-3 hyttetomter bør det ikkje skje nokon endring. Er det meir enn 3-5, bør det takast opp ei justering av partsprosenten.

Spørsmålet blir så korleis ein skal gjera med hytteeigarane og vegkostnadene. Skal dei bli pålagde å betale seg inn i ein veg som alt er ferdig og i bruk? Det føreligg argument både for og mot at nye hytteeigarar skal påleggast etableringskostnader.



Figur 4. Utviding for fritidshus.

Ein grunn som talar for ei slik løysing er at hytteeigarane er like avhengige av vegen som grunneigarane er i samband med deira skogsdrift. Det burde ikkje skiljast på tidspunktet den enkelte byrja å bruke vegen, slik at hytteeigarane kjem betre ut enn grunneigarane ved å sleppe byggekostnadene. Alle som brukar vegen burde betale sin del av byggekostnadene. Endå ein grunn har ein ved å sjå det slik at hadde ikkje vegen vore bygd hadde ikkje hytteeigarane hatt den fordel dei har av vegen, både med tanke på tilgjengelegheit og den økonomiske verdien som ligg i vegen ved at den aukar verdien på sjølve fritidsbustaden.

Mot at hytteeigarane skal påleggast byggekostnader er den bruk som allereie har føregått. Det er meir rimeleg at dei som har bruka vegen frå byrjinga av også har hatt dei største kostnadene med vegen fram til hytteeigarane også byrja å bruke den. Det vil vidare virke urimeleg om hytteeigarar som sannsynlegvis brukar vegen mykje mindre enn grunneigarane som driv heilårsdrift av skogverksemda skal bli pålagt å betale for at desse skal kunne drive si verksemd, sidan skogsdrift var opphavet til vegbygginga.

Når skogsveg skal utvidast til bruk for fritidsbustad er det naturleg å tenkje at vegen må oppgraderast slik at vegstandarden er god nok for vanleg biltrafikk og ikkje berre for traktorar og andre maskinkøyretøy. Ofte skal vegen òg setjast i stand til å kunne brukast heile året for både bil- og maskinkøyretøy. Kostnadene ved ei slik oppgradering er det naturleg å fordele på dei som har nytte av eit slikt tiltak. Då vil hytteeigarane i tillegg til grunneigarane òg vere omfatta, og kostnadene må fordelast etter den bruk og nytte kvar enkelt gjer av vegen. Vurderinga av partstilhøva skal her òg gå føre seg etter nytteprinsippet som allereie er nemnt ovanfor.

I mange tilfelle er det vanleg å krevje ei tilknytingsavgift til dekking av del av byggekostnadene for nye brukarar av ein allereie bygd veg. Tilknytingsavgifta kan anten krevjast av grunneigaren eller veglaget, men det er grunneigaren som står ansvarleg i høve til veglaget og hytteeigaren. Det er veglaget som avgjer om og i tilfelle av kven ei slik tilknytingsavgift skal krevjast. I staden for ei tilknytingsavgift kan det vere aktuelt å pålegge hytteeigarane ei årleg avgift for bruk av vegen. Også denne avgjerda er det opp til veglaget å bestemme.

Kva som er den beste løysinga av desse to vil fyrst og fremst avhenge av kor mykje hytte-eigaren brukar vegen. Dersom fritidseigedomen blir bruka til heilårsbruk, vil det vera mest naturleg å ha ei tilknytingsavgift. Då kjem brukaren av fritidseigedomen nærast den bruken som grunneigarane har. I tillegg må han vera med å bera dei årlege vedlikehaldskostnadene som dei andre.

Dersom hytta blir lite bruka kanskje berre 1 veke sumartid, er det ting som talar for at hytte-eigaren ikkje treng betale tilknytingsavgift. Det er likevel vanskeleg å skilje for mykje på dette av omsyn til det praktiske arbeidet. Trulegvis bør det vera slik at er det ei tomt til fritidshus, må ein anten bestemme seg for å betale tilknytingsavgift eller å berre betale for den årlege bruken.

Eit anna moment som talar for ei tilknytingsavgift er at folk er meir vane med å betale tilknytingsavgift og vil lettare akseptere det enn å få ei høg årleg avgift. Det er likevel slik at når ein hyttekjøpar kjøper både tomt og hytte har han store utgifter. Det talar for at han vil vera meir interessert i å betale ei høg årleg avgift framfor ei tilknytingsavgift på til dømes kr 100 000. Når økonomien til hytteeigarane blir stabilisert etter til dømes 10 år, kan det kanskje vere aktuelt at han betalar tilknytingsavgift. Dette peikar i retning av at ein kan ha dei to alternativa opne alt ut frå kva som tener grunneigaren, veglaget og hytteeigaren best. Det er likevel ikkje noko ynskjemål å ha for mange alternativ. Det skaper debatt, misnøye og i neste omgang kan det vere grunnlag for tvistar.

Etter min meining er det rimeleg å legge til grunn det løysingalternativet som tek omsyn til både gamle og nye brukarar av privat veg. Hytteeigarane bør betale for den bruksretten dei får til vegen. I tillegg må dei betale vedlikehaldskostnader slik som alle dei andre brukarane av vegen.

5.4.3 Ny deling av utgiftene til vedlikehald

Spørsmålet er korleis vedlikehaldskostnadene skal fordelast når brukarkretsen blir utvida til også å omfatte hytteeigarane i tillegg til grunneigarane. Det er i denne samanheng naturleg

å legge til grunn at dei som brukar vegen forpliktar seg til å vere med å betale kostnadene veglaget har med å halde ved like vegen. Dette fyljer av veglova § 54, 1 ledd, fyrste punktum. Kvar eigar, brukar eller den som har ein bruksrett til å bruke ein privat veg har ei plikt til å halde vegen i forsvarleg og brukande stand. Omfanget av denneplikten utgjer det *"høvetal som gjeld for den bruk han gjer av vegen"*²³. Det vil seie at ein legg bruken av vegen til grunn som utgangspunkt for vurderinga av kor stor part i vegen ein har ansvaret for, og vidare kostnadene med å halde vegen i god stand.

Hytteegarane sin bruk av vegen fram til fritidsbustadene er ofte sesongabasera, og dei brukar difor ein slik privat veg i ulike delar av året. Dette kan òg påverke partstilhøva for hytteegarane slik at dei normalt sit med mindre partar enn grunneigarane i samband med fordelinga av vedlikehaldskostnadene. Likevel treng fordelinga ikkje basere seg på slike partstilhøve, kvart tilfelle må vurderast konkret. Fordelinga av kostnadene kan òg fordelast likt mellom alle som nyttar vegen, sjølv om brukarane både er hytteegarar og grunneigarar. Eit slikt døme har me frå Øvre Telemark jordskifterett, 0820-2011-0008 (Veg Langlim-Bøle). Her hadde veglaget sett ei lik årsavgift på kr 3000 for alle som hadde landbrukseigedom, eller hytteeigedom som vegen gjekk over eller sokna inn til vegen. Det kan leggst til at i denne saka var vegen open for allmenn ferdsel. Dei som berre bruka vegen som ein gjennomfartsveg betalte bomavgift. Denne avgifta vart nytta i samband med vedlikehaldet av vegen. Jordskifteretten kom til at det her var rimeleg at vedlikehaldskostnadene var fordela likt, sjølv om dei som bruka vegen ikkje hadde same nyttebehovet for vegen gjennom året. I tillegg fungerte vegen til som gjennomfartsveg. Jordskifteretten la til grunn fyljande: *"Nytten av å ha en godt vedlikeholdt og vinteråpen gjennomgangsveg på 10 km, er etter rettens oppfatning større enn kostnadene for hver enkelt bruker. Dette har også klar positiv innvirkning på eiendommenes verdi."*²⁴

²³ Veglova § 54, 1 ledd, fyrste punktum.

²⁴ Øvre Telemark jordskifterett, 0820-2011-0008 (Veg Langlim-Bøle), rettsboka side 13.

På dette grunnlaget fann retten at fordelinga ikkje var i strid med nytte prinsippet verken i veglova eller jordskiftelova. Vidare meinte retten at spørsmålet om korleis fordelinga av vedlikehaldskostnadene skulle gjennomførast, var opp til veglaget å avgjere. Av den grunn skal det relativt mykje til før jordskifteretten endrar vedtak veglaget har gjort.

I denne samanheng kan det vere naturleg å skilje mellom kostnadene til sommarvedlikehald og kostnadene til vintervedlikehald. Dei som brukar vegen meir på sommaren enn om vinteren, må betale ein større del av vedlikehaldskostnadene knytt til sommaren, og ein mindre del av vedlikehaldskostnadene knytt til vinteren. I teorien er sommarvedlikehaldet på ein veg sett til ein kostnad på 10-20 kr pr. løpemeter. Når det gjeld vintervedlikehaldet er denne kostnaden gjerne sett til det dobbelte, altså 20-40 kr pr. løpemeter. Vintervedlikehaldet er sterkt avhengig av kva for geografisk område vegen ligg i. Det varierer òg mykje frå år til år etter kor mykje snø og vind det er.

For å finne den nye nytten med hyttefeltet, bør ein stipulere kor mange turar på vegen som grunneigarane har pr. år. I tillegg kan det vera aktuelt å skilje mellom storleiken på køyre-tøya. Det er ikkje uvanleg å regne at kostnadene aukar for kvart nytt tonn som blir køyrt på vegen. Det vil seie at for kvart tømmerlass, kan personbilar køyre 10-20 turar. Dersom det er mykje svingar på vegen, kastar privatbilar meir grus ut av vegen og soleis slit meir på vegen enn ein tyngre transport. I tillegg vil avstanden frå offentleg veg òg koma inn. Ved å bruke desse kriteria, bør det vera fullt mogleg å koma fram til ei nyttevurdering ut frå den bruken som kvar og ein eigedom har anten det er landbrukseigedom eller hytteeigedom.

5.4.4 Skal hytteeigarane bli medeigarar eller berre sitje med ein bruksrett

I § 54, 1 ledd, fyrste punktum i veglova heiter det:

"Når privat veg blir brukt som sams tilkomst for fleire eigedomar, pliktar kvar eigar, brukar eller den som har bruksrett, kvar etter same høvetal som gjeld for den bruk han gjer av vegen, å halde vegen i forsvarleg og brukande stand."

Av § 55, 1 ledd, første punktum følger det at *"Dei som har plikter etter § 54, første ledd, utgjør eit veglag."* Det vil seie at for vedlikehaldet er dei likestilte anten dei er eigarar, brukarar eller har ein bruksrett. Det vil seie at hytteeigarar vil vera med i eit veglag for å halde vegen vedlike. I vedlikehaldssamanheng er eigar og hytteeigar likestilte.

Når det gjeld eigarskap av vegen, er det ikkje lett å sjå noko klart grunnlag i dei aktuelle paragrafane i veglova. Dersom det blir gjort eigedomsinngrep etter § 53 til bygging av ein privat veg, blir vedkomande eigar av veg med grunn. Det skal vel likevel noko til før ein hytteeigar får samtykke til eigedomsinngrep, dersom det ikkje alt ligg ein veg, men det kan godt tenkast. Det mest vanlege er vel at ein får rett til å bruke den vegen som alt ligg i nærleiken. Gjennom den bruksretten får hytteeigaren soleis plikt til å vera med i veglaget som står for vedlikehaldet.

I jordskiftelova er det ingen regel som går spesielt inn på dette spørsmålet. I jordskiftesak 0500-2007-0021 for Vestoppland og Sør-Gudbrandsdal jordskifterett var det spørsmål om hytteeigarane kunne vera medlemar i ein stølsveg. Det dreia seg om ein hovudveg på fleire kilometer. Hovudvegen gjekk frå offentleg veg til eit stølsområde. I tillegg var det fleire sidevegar til denne hovudvegen. I alt var det 7 sætereigarar og ca. 80 hytteeigarar. Hytteeigarane kravde å få vera med i veglaget, slik at dei kunne vera med på å bestemme det som var av interesse, særleg med sikte på utviding av vegen og vedlikehald av vegen. Sentralt i spørsmål om vedlikehald stod brøyting av vegen vinterstid.

Jordskifteretten fastsette vedtekter for vegen der berre dei sju stølseigarane som var eigarar av vegen fekk partar og var medlemar av veglaget.

Tre av hytteeigarane anka saka til jordskifteoverretten med påstand om at hytteeigarane som sat med bruksrett til vegen skulle gjevast medlemskap i veglaget med tilhøyrande røysterett på årsmøta.

Saka var oppe i Eidsivating jordskifteoverrett 02.06.2009 (JOEI-2008-5). Jordskifteoverretten skipa to lag, eit eigarlag og eit driftslag. I eigarlaget var det berre dei sju grunneigarane som var med. I § 3 i vedtektene for Friskevegen eigarlag heiter det mellom anna:

*"Eierlaget sitt formål er å organisere eierne av landbrukseiendom knyttet til Friskevegen slik at de i fellesskap kan avgjøre spørsmål knyttet til bruk av veien i forbindelse med utøvelse og utvikling av næringsvirksomhet på eiendommene."*²⁵

Driftslaget hadde ansvar for nødvendig drift, vedlikehald, utbedring og opprusting av Friskevegen. I driftslaget var alle med, både grunneigarar og hytteeigarar. Grunneigarane fekk ein part på 2 eller 3, medan hytteeigarane kvar fekk ein part på 1. Det vil seie at hytteeigarane hadde langt fleire røyster i driftslaget enn grunneigarane. For driftslaget var det fastsett vedtekter om standar for opprusting av vegen til 4 meter.

Ved vurderinga har jordskifteoverretten lagt vesentleg vekt på den bruksretten som hytteeigarane har og den delinga av utgiftene til vedlikehald som har vore opp gjennom tida. På side 13 av 30 i rettsboka frå jordskifteoverretten heiter det mellom anna:

"Dette har medført at hytteeierne i praksis har bidratt så vidt mye i oppgradering av vegens standard slik den framstår i dag, og gjør at en vanskelig kan legge vesentlig vekt på hvem som i sin tid bygde vegen. Ut fra dette vil det etter rettens mening være riktig å gi alle brukere av vegen medbestemmelse i vedlikehold og drift av vegen. Det forhold at hytteeierne tas med som medlemmer i vegen på linje med de øvrige brukerne av vegen, innebærer at andelen i vegen må fordeles på nytt."

Sjølv om jordskiftelova ikkje har nokon direkte reglar om ei slik organisering, må det falle inn under § 34 b, der det heiter i 1 ledd:

"Jordskifteretten skipar dei lag som er nødvendig for å kunne ordne bruk og sambruk innan skiftefeltet."

²⁵ Eidsivating jordskifteoverrett 02.06.2009 (JOEI-2008-5), rettsboka side 20 av 30.

Ei slik todeling kan dempe og løyse konfliktane som har ligge til grunn for denne saka. Det er likevel ikkje lett å sjå at det ikkje kan bli konfliktar i framtida med ei slik todeling. Dei to laga vil vera avhengig av kvarandre og eigarlaget kan neppe gjera så mykje utan at driftslaget er involvert. Modell med to lag er nok teken frå andre område der ein har eit eigarlag for dei som til dømes er eigarar av jordbruksareal og eit driftslag som står for sjølve drifta av husdyrbygning. Då er det eit leigetilhøve der drivarlaget leiger areal av eigarlaget. Det same er tilfellet i samband med småkraftutbygging. Eigarlaget som sit med fallretane, leiger bort fallet til eit driftslag. Når ein har det slik er det for å få plassert risikoen på den økonomiske drifta på driftslaget og at eigarlaget skal sitje att med ei leigeinntekt. Det er ikkje like lett å sjå at grunnlaget for det er tilsvarande i ei vegsak.

Dersom ein slo dei to laga i saman, ville ein få eit meir effektivt lag, men ein ville få problem med partsprosenten. Med 80 hytteeigarar og 7 grunneigarar, ville hytteeigarane vera i fleirtal. Dette kunne ein eventuelt regulere ved å seie at grunneigarane hadde minst 51 % og dei andre resten. På den måten fekk hytteeigarane meir å seie ved at dei var med i styret og på årsmøta.

Det ville òg kunne skape vanskar dersom grunneigarane ynskte å få ei økonomisk avkastning av vegen og kravde ei høgare vegavgift enn det som var naudsynt for det årlege vedlikehaldet.

I sak 0820-2011-0008 (Veg Langlim-Bøle) i Seljord kommune var det spørsmål om kven som skulle vere medlemar i eit veglag. Vegen var bygd over relativ lang tid og var på ca. 10 km. Vegen vart til slutt ein gjennomgangsveg. Nokre av grunneigarane skipa så eit veglag og tok over drifta av vegen. Frå før hadde nokre av interessentane sett opp bom som skulle finansiere drift av vegen.

Nokre av grunneigarane som ikkje var med i det sjølvskipa veglaget saman med ein fastbuande kravde å få vera medlemar i veglaget. Dei meinte det var rimeleg at når vegen gjekk over deira grunn, hadde dei krav på å få vera medlemar. Langs vegen låg det ca. 10 hytte-

eigedomar og det var planlagt ca. 20 nye. Om medlemskap i veglaget seier Øvre Telemark jordskifterett på side 9 i rettsboka:

"Hvem som skal være medlemmer i et slikt veglag er ikke lovregulert og må derfor vurderes konkret. Dersom veglaget skulle vært utvidet finner retten det minst like naturlig at også rene hytteeiere hadde blitt representert som de rekvirenten nå krever medlemskap for."

Det heiter vidare at hytteeigarane er dei som brukar vegen mest og yter mest til vedlikehaldet, men jordskifteretten vil ikkje utvide saka og har berre teke standpunkt til dei som kravde bruksordning for jordskifte. Ingen av dei var hytteeigarar.

Denne saka er anka til jordskifteoverretten, men synspunktet frå jordskifteretten står slik det står og etter det eg kan sjå reiser ikkje anka spørsmål om det som er sitert. Anka gjeld krav frå dei andre grunneigarane som vegen går over. Dei meiner at dei har eit krav på å vera medlemar i veglaget. Det same er tilfellet for den eine fastbuande på vegstrekninga.

I vår sak vil ein vera på tryggast juridisk grunn dersom hytteeigarane får ein bruksrett slik som nemnt tidlegare av grunneigar D eller veglaget, og at dei tek del i vedlikehaldet ut frå bruken. Det bør òg kunne vera ei løysing at ein representant i foreninga for hyttene får møterett til årsmøta i veglaget. Dersom det skulle bli særlege konflikhtar mellom veglaget og hytteeigarane, kan det vera aktuelt å krevje bruksordning for jordskifteretten med det for auga å få til ei løysing som Eidsivating jordskifteoverrett la til grunn for Friskevegen i Ringeby kommune.

5.5 Endring av kostnadsdelinga ved utbygging av hus til fast busetnad

Føresetnaden no er at C legg ut tomter til bustadbygging. Det vil føre til ein heilt annan og sterkare bruk av vegen enn som næringsveg for grunneigarane og veg til hyttefeltet med 20 hytter. No vil ein plutselig få 2-10 køyretøy pr. dag på den private vegen. Det må reknast med køyring fram og attende med born og gjester til eigedomane.

C må få samtykke frå veglaget der D og er med til denne auka aktiviteten. I fyrste omgang er det naturleg at C aukar partsprosenten sin kanskje frå 30 % til 70 %, sjå figur 5. det vil avhenge av kor mange bustadeigedomar som blir bygd, men tenkjer vi oss at det blir bygd 20 stk, vil trafikken auke mykje.

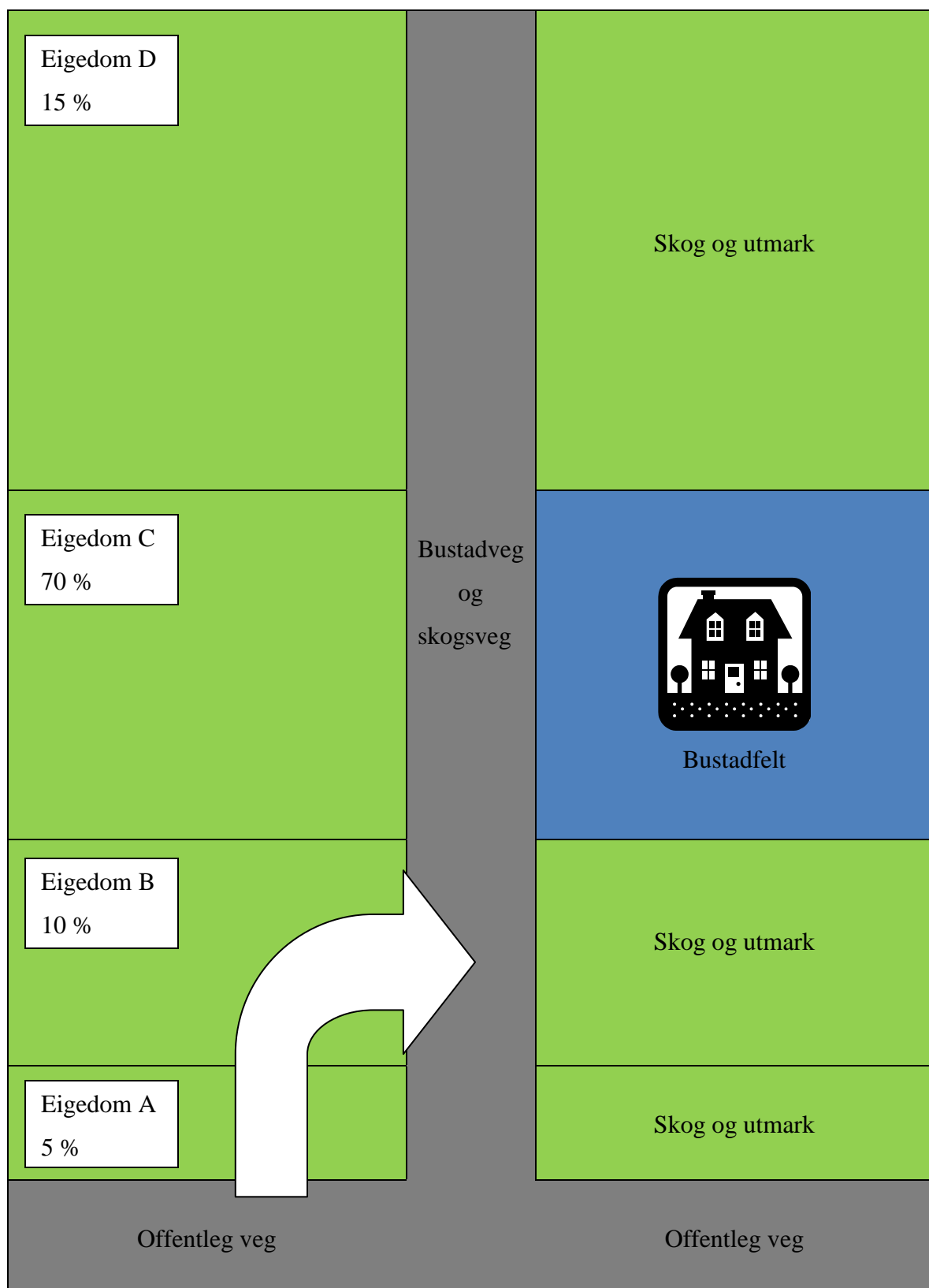
C må taka innatt den auka parten med kostnadene til vegen frå dei som kjøper tomt med ei tilknytingsavgift.

Dersom nytte verdien for C med dei nye bustadeigedomane blir 70 %, vil han kunne styre veglaget fullt ut. Han vil måtte rette seg etter bustadeigedomane og den oppfatninga dei har, sjølv om dei berre blir sitjande med ein bruksrett til vegen.

Det kan vera gode grunnar til at dei som er fastbuande på vegen får medeigarrett i vegen for dei har ein mykje sterkare bruk for vegen. Det er likevel ingen heimel for å gjera det på den måten, dersom grunneigarane i det fyrste veglaget går imot.

Det kan vel òg vera tvilsamt om C kan tvinge gjennom at bustadeigarane blir medeigarar i vegen utan samtykke frå A, B og D. Det mindretalsvernet som dei har vil kunne føre til at eit slikt vedtak frå C blir sett til sides. Bustadeigarane har fått bruksretten sin og vil kunne vera nøgde med det.

Vedlikehaldet må delast mellom partane ut frå bruken, slik som nemnt tidlegare.



Figur 5. Utbygging av hus til fast busetnad.

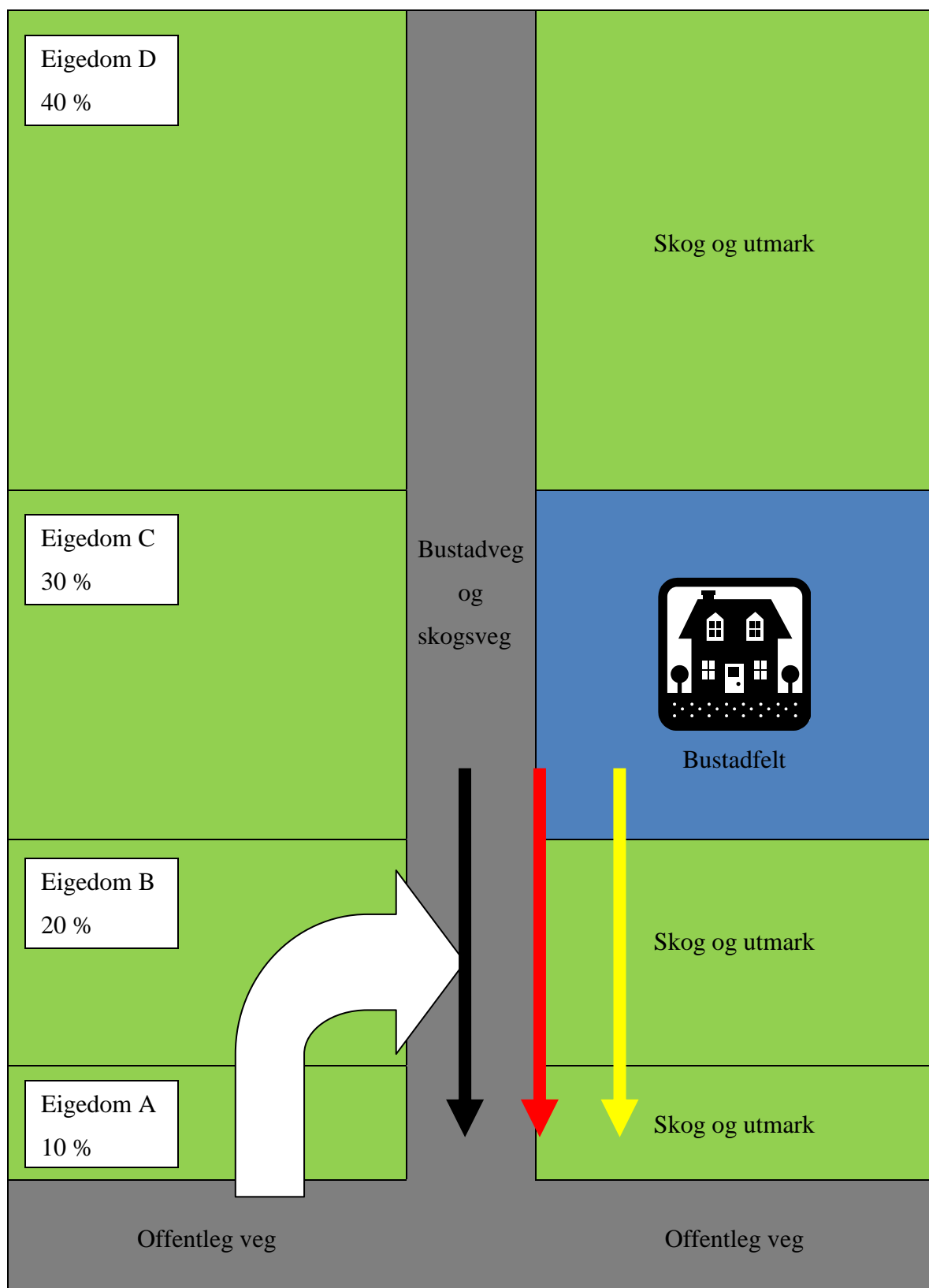
5.5.1 Legging av ledningar for vatn og avløp

Når ledningar for vatn og avløp skal leggest frå bustadfeltet som ein ser er plassera på eigedom C i figur 6 nedafor, har ein tre alternativ å velje mellom. Det fyrste alternativet er å plassere det midt i vegen. Det andre alternativet er å plassere det i kanten av vegen i grøfta, men likevel innafor vegkroppen. Det tredje alternativet er å plassere det på utsida av vegtraseen over eigedom A og B.

I alternativ ein og to må ein ha samtykke frå veglaget. I alternativ 3 må C ha samtykke frå A og B.

Ved plassering etter alternativ ein og to må det betalast ei erstatning til veglaget. I alternativ tre må det betalast erstatning til eigedom A og eigedom B. Ut frå faktum at dette arealet ligg som skog og utmark i dag vil vederlaget bli fastsett ut frå bruksverdien til skogbruk, dersom det ikkje kan påvisast at A og B vil legge ut arealet til bustadfelt, slik som C har gjort.

Det blir C som er ansvarleg for vedlikehald av desse ledningane. Han får ein bruksrett til å ha ledningane liggande og halde ledningane vedlike.



Figur 6. Legging av ledningar for vatn og avløp.

5.5.2 Bygging av renseanlegg

Eit renseanlegg fungerer slik at det skal skilje vatnet frå kloakken og vatnet går vidare gjennom renseanlegget for så å kome ut att i naturen ferdig rensa. Vatnet kan då typisk renne ut i ein bekk eller grunnen renseanlegget ligg på. Eit renseanlegg plasserast under bakkenivå og det er difor ein del arbeid med å montere og få i stand eit slikt anlegg.

Dersom situasjonen er slik at grunneigaren til eigedom C skal bygge eit renseanlegg til bustadfeltet som er på denne eigedomen, må grunneigaren betale kostnadene sjølv og vidare eventuelt krevje summen refundera av dei som eig bustadene. Ein vil gjerne legge inn denne kostnaden i tomteprisen når tomtene skal seljast, slik at ein slepp å krevje kostnadene refundera i ettertid.

Dersom alle grunneigarane skal til med utbygging av sine eigedomar og dei vil nytte seg av eit renseanlegg i fellesskap kan jordskifteretten skipe "*sams tiltak*" etter jskl. § 2, e.

6 Stutt om bruk av vegen til kulturminne/kafé

Dersom eigedom B til dømes har eit kulturminne på eigedomen sin som blir klargjort etter at vegen er bygd, må veglaget rekne med å få trafikk opp til kulturminne. Sidan det er ein privat veg, kan dei stenge vegen for den trafikken, dersom staten eller fylket ikkje kjem med ein kompensasjon og eventuelt bygger parkeringsplass. Føresetnaden er at veglaget og B gjev samtykke. Dersom vi tenker oss at veglaget og B har gjeve samtykke til bruk av vegen og parkeringsplass, finn B ut at han vil bygge kafé. For å gjera det, må han ha samtykke av veglaget, for no blir det brått sterk auka trafikk. I den samanheng kan det tenkast at dei andre eigarane seier som så at for å gje samtykke til etablering og drift av kafeen, vil vi ha del av den vinsten som du får. Det står partane fritt til å avtale det eine eller det andre. I utgangspunktet kan dei ikkje krevje meir enn vederlag for den auka bruken, men dersom dei set seg mot, kan dei stoppe heile planlegginga av kafédrifta for B.

Dersom det blir kafédrift, må ein truleg revidere partsprosentane, slik at eigedom B får ein høgare partsprosent. Dette vil seie at ved kvart større tiltak må det skje ein revisjon. Det peikar i retning av at partane bør vera noko fleksible, slik at ein ikkje treng revidere delinga mellom partane ved kvar endring. Det må kunne seiast å ligge inne i sameigelova²⁶ § 3, 2 ledd når ein tek utgangspunkt i at vegkroppen er eit sameige. Det heiter:

"Ingen må nytta tingen i større mon enn det som svarar til hans part, eller såleis at det uturvande eller urimeleg er til meins for nokon medeigar."

Den same vurderinga må skje dersom ein av grunneigarane vil selje joletre eller pyntegrønt i desember månad frå sin eigedom. I det heile bør partane vera opne for noko meir bruk enn det som var tenkt på frå starten av, før det skjer nokon ny partsdeling, jfr. òg prinsippet i råderettslova²⁷, § 2 om at i vurderinga av kva som er urimeleg, skal det takast omsyn til *"...kva som er i samsvar med tida og tilhøva,..."*

7 Allmenn bruk av vegen

Friluftslova²⁸ gir nokre haldepunkt for bruk av privat veg. Utgangspunktet for allmenntas frie ferdselsrett på veg eller sti i utmark finn me i lova § 2. Friluftslova § 4 gir grunneigaren eller veglaget heimel til å stenge vegen ved å forby ferdsel med hestekøytøy og motorvogn. Forbodet kan òg gjelde parkering av motorvogn på eller langs vegen. Eit døme på eit slikt forbod har me frå Rt. 1982 s. 1008. Saka gjaldt brot på eit forbod mot køyring med campingvogn på ein privat veg, og ei vurdering av allmenntas rett til å bruke privat veg. Fyrstvoterande dommar Elstad la til grunn ei slik forståing:

"Det er etter min oppfatning klart at det ikke er fri adgang for almenheten til å benytte motorkjøretøy på privat veg. De som har anlagt og holder ved like en slik veg, må i utgangspunktet ha adgang til å forby enhver slik bruk frå utenforståendes side. Det blir ikke

²⁶ Lov om sameige (sameigelova) av 18. juni 1965 nr. 6.

²⁷ Lov um særlege råderettar over framand eigedom (servituttolova) av 29. november 1968.

²⁸ Lov om friluftslivet (friluftslova) av 28. juni 1957 nr. 16.

*spørsmål om å søke etter en hjemmel for adgangen til å sette forbud, men en hjemmel for begrensninger i den adgang de har."*²⁹

Altså kan dei som har bygd ein privat veg og har ansvaret for vedlikehaldet, sjølve avgjere når og eventuelt om vegen skal stengast. Dette vil gjelde like mykje for ein skogsveg som ein hytteveg.

Eit særtilfelle av privat veg er det i veglova § 8, 2 ledd. Dersom ein offentlig veg blir nedlagt kan vedkommande styresmakt legge ut bruken av vegen som privat veg. Føresetnaden etter den regelen er at det offentlege har eigedomsretten til veggrunn og vegkroppen, og at den private vegen blir open for allmenn bruk³⁰.

8 Oppløysing av veglaget

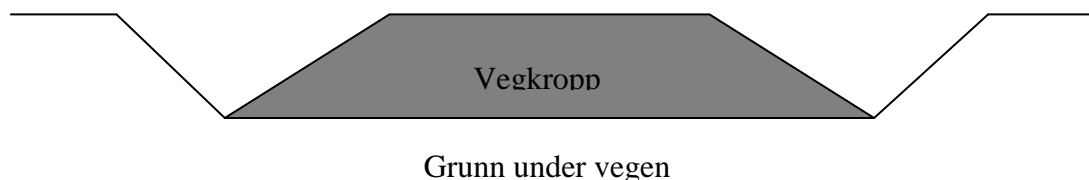
I vedtektene til veglaget kan det ofte vere med ei føresegn om at veglaget skal kunne oppløysast ved eit fleirtalsvedtak. Normalvedtektene for skogsvegar frå Norges Skogeierforbund legg til grunn at vedtak om oppløysing er gyldig når minst $\frac{3}{4}$ av stemmene er for ei slik oppløysing. I tillegg må halvparten av partane vere representera ved røystinga. Dersom det er jordskifteretten som har etablert veglaget, kan det oppløysast ved eit nytt jordskifte og ikkje før 10 år har gått sidan veglaget vart etablert. Dette fyljer av jskl. § 4. Men jordskifteretten kan òg fastsetje at veglaget sjølv kan løyse seg opp. Då er det fastsett i vedtektene, gjerne med kvalifisert fleirtal som $\frac{2}{3}$ partar.

Ved oppløysing av veglag og veg blir det spørsmål om kva som skjer med vegen. Kan vegkroppen skiljast frå veggrunnen? Vegkroppen er lagt på grunnen og kan soleis til vanleg flyttast på. Grunnen under blir liggande som før og eventuelt påført noko masse, sjå nedafor i figur 7. Det kan òg tenkast at vegeigarane berre seier at det er greitt for dei at vegmas-

²⁹ Rt. 1982 s. 1008, side 1010.

³⁰ Sjå Arnulf, Otto og Gauer, Erik. Vegloven med kommentarer. 3 utgåve, 1998. Side 59.

sa ligg slik ho er og går over til den grunneigaren som vegen ligg på. Dette bør skrivast ned i form av ei avtale, slik at det ikkje skaper strid i framtida.



Figur 7. Kan vegkropp og veggrunn skiljast?

Eit døme har me frå ei tidlegare nemnt avgjerd i Gulating jordskifteoverrett 21.05.2010 (JOGU-2008-14), som gjaldt omlegging av privat veg. Jordskifteretten la til grunn at den gamle vegtraseen etter omlegginga skulle leggst ned, og massa førast over til den eigedommen traseen gjekk over. Dette synes vere den alminnelege oppfatninga i praksis. Grunneigaren får full råderett over grunnen under veg massa. Veglaget kan elles fjerne massa eller vegkroppen og bruke massa på ein annan stad eller veg. Veglaget kan òg selje massa.

Det fyljer av matrikkellova § 5, 1 ledd, bokstav a, at grunneigedom kan opprettast som ei eiga matrikkeleining, sjå tidlegare. Her er ikkje nemnd noko om tilhøva på bakkenivå, utanom der det er bygningar. Av matrikkellova § 5 kan ein tolke det slik at matrikkelen til grunneigedommen fyljer både nedover i jorda og oppover i lufta, på den måten at ein privat veg vil vere omfatta av den matrikkelførte eininga. Difor er det ikkje naturleg å tenkje seg at vegkroppen kan skiljast frå veggrunnen. Ein veg som opphøyrer å eksistere vil ikkje lenger ha noko føremål og vil soleis heller ikkje lenger ha nokon verdi. Sjølv om store kostnader er lagt i etableringa av vegen, vil ikkje desse ha noko å seie når vegen ikkje lenger skal brukast. Dei som var partar i vegen tapar difor den kapital som er lagt i vegen, og grunn og vegkropp fell attende til grunneigaren som då kan disponere fritt over sin eigedom.

Ved oppløysing av veglag organisera som sameige og samvirkeforetak vil eventuelle aktiva i veglaget fordelast på medlemane etter dei partstilhøva som føreligg. Når det gjeld forening derimot er der ikkje eigarar, og aktiva kan difor ikkje fordelast mellom dei. Etter det eg har forstått blir aktiva overført til noko som tener skogbruket eller ei anna forening i bygda. I eitt tilfelle vart midlane ført over til den lokale avdelinga av Raude Krossen i kommunen.

Når det blir gjeve tilskot til bygging av til dømes skogsveg har det vore debatt om kommunen eller staten kan setje som vilkår for utbetaling av tilskot, at veglaget eller den som eig vegen pliktar å halde vegen vedlike i framtida. Det har ikkje vore fastsett noko enno, men spørsmålet er sendt til høyring til dei aktuelle organa. Eit forslag har vore at kommunen eller staten skal kunne pålegge vedkommande som får tilskot, ei plikt til å halde vegen vedlike og i den stand vegen skal ha etter føremålet, i 25 år fram i tid. Dette forslaget gjeld skogsbilvegar, det vil sei at det ikkje gjeld traktorvegar. Då er det opp til politikarane å avgjere om ei slik vedlikehaldsplikt for ei bestemt tid, vil bli sett i verk på skogsbilvegar når det blir gjeve tilskot.

9 Oppsummering

Etter det som er nemnt ovafor er det naturleg med ei oppsummering. Stoffet som her er gjennomgått er av samansett karakter. Stoffet og kjeldene er ikkje like lett tilgjengeleg og ein må difor finne desse fleire stader.

Når ein privat veg skal skipast ser ein kor viktig det er at prosessen er lovregulera, på den måten at alle som ynskjer å bygge ein privat veg kan nytte same framgangsmåte. Kommunane er flinke til å rettleie der framdrifta i byggeplanane går framover utan konflikhtar. I dei situasjonane det oppstår tvistar derimot, kan ein oppleve det som krevjande å måtte gå vegen om rettsapparatet for å få skipa ein veg. For mange kan det nok ende med at vegplanane ikkje blir noko av likevel, av di det fyrst og fremst er særskild kostbart å bygge ein veg i tillegg til at det er kostbart og tidkrevjande å føre ei sak til dømes for jordskifteretten.

Vidare er det klargjort kor viktig eit veglag er, på den måten at utan eit veglag kan det vere vanskeleg å avgjere ansvarsforhold knytt til drift og vedlikehald av veg. Difor er nettopp skiping av veglag lovregulera i ein samanheng, sjå veglova § 55, 1 ledd. Samstundes som veglag blir oppretta har vedtektene òg ein sentral plass. Utan vedtekter er det ingen retningslinjer for korleis veglaget skal utøve sine arbeidsoppgåver. Veglaget kan sjølv velje korleis dei vil styre og drifte sitt eige veglag, men vedtektene gjer veglaget likevel betre egna til å vere eit organisera lag. Då hamnar ikkje veglaget uventa i situasjonar veglaget ikkje veit kva det bør gjera eller klarer å løyse. I tillegg til at avgjerder på årsmøta blir gjort på ein formell, og soleis gyldig måte.

Kva for funksjon og føremål ein privat veg har ser ein òg er av interesse. Det kan vere ulike ting ein må ta omsyn til når ein privat veg til dømes skal byggast om eller utvidast til nye føremål. Til dømes kan det vere naudsynt med offentlege godkjenningar eller samtykke frå dei andre partane i ein veg. Grunneigarane som er knytt til private vegar kan i utgangspunktet sitje i ein slik situasjon at dei sjølve styrer over den vegen dei har skipa, både med tanke på kven som skal få bruke vegen og kven som skal ha ansvar og plikter i vegen.

Jordskifteretten spelar ei stor rolle der partane ikkje blir einige om til dømes korleis ein veg skal skipast, kvar den skal leggst eller kven som skal vere med på vegen. Dei legg til rette for at tilhøva skal vere så gunstige som mogleg for at ein i framtida skal kunne ha gode løysingar når vegen skal brukast. I tillegg kan jordskifteretten gje partane oversikten ved å organisere veglaget og fastsetje vedtektene for dette. Sjølv om ei sak for jordskifteretten både kan vere kostbar og tidkrevjande er det likevel eit godt alternativ der partane uansett ikkje blir samde. Eit veglag blir ofte skipa som eit lag, nærast eit sameige i vegkroppen. Det har òg vore skipa som eit veglag med "begrensa ansvar" BA. No når samvirkelova har kome, blir til dømes dei lag som er organisera som BA pålagd å gå over til samvirkelova innan 31.12.2012. Mindre lag kan vera skipa som er forening.

I dømet ovafor er det teke utgangspunkt i ein skogsveg der alle grunneigarane blir medlemmar. Når vegen òg blir bruka som tilkomst til eit hyttefelt, kan det vera aktuelt at hytteeiga-

rane blir medlemmar av veglaget. Det fyljer nærast av veglova §§ 54 og 55. Det er likevel ikkje hovudregelen når jordskifteretten skipar veglag etter jskl. § 2,c og e. Hytteeigarane har bruksrett, men blir ikkje medlemmer i veglaget. Dersom vegen òg blir nytta som tilkomst for bustadeigedomar, talar mykje for at dei bør gå inn som medlemmer i veglaget, sjølv om dei ikkje er grunneigarar. Av di dei brukar vegen mykje og då bør dei ha større innverknad på styringa av vegen.

I ei sak for jordskifteoverretten i Ringebu skipa retten to lag, eit eigarlag for dei sju grunneigarane som òg var stølseigarar, og eit driftslag der dei ca. 80 hytteeigarane òg var med.

10 Vedlegg 1

FOR 1996-12-20 nr 1200: Forskrift om planlegging og godkjenning av veier for landbruksformål

Lagt inn ny skogbrukslov § 25 som hjemmel KD 16.11.2011

DATO:	FOR-1996-12-20-1200
DEPARTEMENT:	LMD (Landbruks- og matdepartementet)
AVD/DIR:	Skogavd.
PUBLISERT:	Avd I 1996 2039
IKRAFTTREDELSE:	1997-01-01
SIST-ENDRET:	FOR-2009-11-27-1476 fra 01.01.2010
ENDRER:	FOR-1994-04-27-334
GJELDER FOR:	Norge
HJEMMEL:	LOV-2005-05-27-31-§ 25 jf LOV-2005-05-27-31-§ 7 , LOV-1965-05-21-§ 17a , FOR-1965-06-25-3368 , LOV-1995-05-12-23-§ 3 , LOV-1995-05-12-23-§ 11 , FOR-1995-05-12-413
SYS-KODE:	BG08, BG14a, BG14c
NÆRINGSKODE:	12
KORTTITTEL:	Forskrift om veier for landbruksformål.

INNHold

Forskrift om planlegging og godkjenning av veier for landbruksformål

Kapittel 1. Innledende bestemmelser

§ 1-1. Formål

§ 1-2. Virkeområde

§ 1-3. Definisjon

Kapittel 2. Søknad om nybygging og ombygging av landbruksveier

§ 2-1. Søknadsplikt

§ 2-2. Innholdet i søknaden

Kapittel 3. Saksbehandling, vedtak og vilkår m.v.

§ 3-1. Uttalelser

§ 3-2. (Opphevet fra 1 jan 2004, jf.

§ 3-3. Vedtakets innhold m.v.

§ 3-4. Vilkår

§ 3-5. Melding om avsluttet arbeid

Kapittel 4. Avsluttende bestemmelser

§ 4-1. Klage

§ 4-2. Tilsyn

§ 4-3. Dispensasjon

§ 4-4. Ikraftttredelse m.v.

Forskrift om planlegging og godkjenning av veier for landbruksformål

Hjemmel: Fastsatt av Landbruksdepartementet (nå Landbruks- og matdepartementet) 20. desember 1996 med hjemmel i lov av 21. mai 1965 om skogbruk og skogvern (skogbruksloven) § 17a , jf. kgl.res. av 25. juni 1965 nr. 3368 , og lov av 12. mai 1995 nr. 23 om jord (jordlova) § 3 og § 11 , jf. kgl.res. av 12. mai 1995 nr. 413 .

Endringer: Endret ved forskrifter 7 juli 1997 nr. 780 , 8 des 2003 nr. 1480 , 27 nov 2009 nr. 1476 .

Kapittel 1. Innledende bestemmelser

§ 1-1. *Formål*

Formålet med denne forskrift er å sikre at planlegging og bygging av veier for landbruksformål skjer på en måte som gir landbruksfaglige helhetsløsninger. Det skal samtidig legges vekt på hensynet til miljøverdier knyttet til naturmiljø, landskap, kulturminner og friluftsliv, og andre interesser som blir berørt av veiframføringen.

§ 1-2. *Virkeområde*

Denne forskrift omfatter nybygging og ombygging av veier for landbruksformål, jf. § 1-3 . Forskriften gjelder også massetak langs veitraseen som er nødvendige i forbindelse med bygging og vedlikehold av det enkelte veianlegg.

Unntatt er opparbeidelse av oppstillingsplass for landbruksmaskiner til bruk på eienommen, og enkle driftsveier som medfører bare ubetydelige terrenginngrep. Med ubetydelige terrenginngrep menes fylling eller planering over korte strekninger som ikke fører til mer enn 1 meter avvik fra opprinnelig terrengnivå. Unntatt er også veier som planlegges og bygges i områder der det er fastsatt særskilte regler for veibygging etter annet lov- og forskriftsverk.

Regler fastsatt i eller i medhold av plan- og bygningslovens § 77 om produkter til byggverk gjelder for produkter som benyttes til bygging og ombygging av landbruksveier etter denne forskrift.

§ 1-3. Definisjon

Med veier for landbruksformål (landbruksveier) menes bilveier og traktorveier som skal tjene jordbruks- og skogbruksdrift og som bygges i samsvar med normaler for landbruksveier fastsatt av Landbruks- og matdepartementet, og andre landbruksveier som medfører større terrenginngrep enn det som er unntatt i § 1-2 , annet ledd.

0 Endret ved forskrift 27 nov 2009 nr. 1476 (i kraft 1 jan 2010).

Kapittel 2. Søknad om nybygging og ombygging av landbruksveier

§ 2-1. Søknadsplikt

Bygging av nye landbruksveier og ombygging av eksisterende veier kan ikke iverksettes uten tillatelse fra kommunen.

Ved bygging av landbruksveier med en lengde på over 15 kilometer skal det foreligge en godkjent konsekvensutredning før vedtak fattes, jf. forskrift 26. juni 2009 nr. 855 om konsekvensutredninger § 3 bokstav e, jf. vedlegg II nr. 38. Avkjørsler fra offentlig vei og velteplasser som anlegges inn til offentlig vei, skal på forhånd være godkjent av veimyndighetene.

Søknad om tillatelse etter første ledd skal sendes kommunen på skjema fastsatt av Landbruks- og matdepartementet (skjema nr. M-0021 B/ N - Søknad om bygging av landbruksvei), jf. § 2-2 .

0 Endret ved forskrift 27 nov 2009 nr. 1476 (i kraft 1 jan 2010).

§ 2-2. Innholdet i søknaden

Søkeren plikter å gi de opplysninger som framgår av søknadsskjema M-0021 B/ N.

Søkeren skal på forhånd ha underrettet de som blir berørt av veianlegget, f.eks. naboer og rettighetshavere, jf. § 1-1 , og gi opplysninger i søknaden om at dette er gjort.

Søknaden skal vedlegges en kartdel som viser den planlagte veien og dens dekningsområde i forhold til eksisterende veier i området, samt planlagte massetak i forbindelse med veibyggingen. Kartvedlegget skal også vise beliggenheten for alle kjente miljøverdier i området, samt eksisterende bebyggelse.

Av søknaden skal det framgå hvilke driftsmessige og økonomiske fordeler som oppnås ved tiltaket. Eventuelle alternative traseer bør også framgå av søknaden.

Kapittel 3. Saksbehandling, vedtak og vilkår m.v.

§ 3-1. Uttalelser

Før vedtak treffes, skal kommunen innhente de uttalelser som er nødvendige, jf. § 1-1 , og ellers sørge for at saken er så godt opplyst som mulig.

Kulturminnemyndighet (kulturminneforvaltningen i fylkeskommunen og Samisk Kulturminneråd) skal gis anledning til å uttale seg når veien kan berøre interesser innenfor deres fagområder.

I områder med reindriftsinteresser skal reindriftsagronomen gis anledning til å uttale seg.

Det skal gis en uttalefrist på minst en måned.

0 Endret ved forskrift 27 nov 2009 nr. 1476 (i kraft 1 jan 2010).

§ 3-2. (Opphevet fra 1 jan 2004, jf. forskrift 8 des 2003 nr. 1480).

§ 3-3. Vedtakets innhold m.v.

Saker som behandles etter denne forskrift skal undergis landbruksfaglige og miljøfaglige vurderinger, jf. § 1-1 . Vedtaket må bygge på at de landbruksressurser veien har betydning for skal kunne utnyttes på en rasjonell og regningssvarende måte.

Ved vurdering av søknadene skal det bl.a. legges vekt på å finne helhetsløsninger for skogbruk, jordbruk og andre formål veien tjener, uavhengig av eiendomsgrenser. Videre skal det legges vekt på de miljømessige konsekvenser bygging og bruk av veien vil ha for naturmiljø, landskap, kulturminner og friluftsliv.

Er hensyn nevnt i første og annet ledd ovenfor ikke tilstrekkelig ivaretatt i søknaden, kan kommunen kreve at det utarbeides alternative løsninger.

Når saken er ferdig forberedt, skal kommunen fatte vedtak om å godkjenne veiutformingen og byggingen, sette vilkår for godkjenningen, jf. § 3-4 , eller nekte hele eller deler av veianlegget bygget eller ombygget.

I vedtaket skal det fastsettes en tidsfrist for gjennomføring av nybyggingen eller ombyggingen. Hvis fristen oversittes faller godkjenningen bort.

Vedtak og kartfestede opplysninger om veien skal fortløpende oversendes fylkesmannen til orientering.

§ 3-4. Vilkår

Ved godkjenning av nybygging eller ombygging av landbruksveier kan kommunen sette vilkår for linjeføring, teknisk utforming og miljømessig tilpasning av veien.

For veier til skogbruksformål kan det dessuten settes vilkår for skogsdrift på avgrensede arealer innen veiens dekningsområde dersom dette er påkrevd for å ivareta dokumenterte miljøverdier.

Vedtaket kan videre omfatte vilkår som begrenser motorisert ferdsel på veien, herunder stenging med bom.

Det kan for øvrig settes vilkår som er påkrevd av hensyn til de formål denne forskrift skal tjene, jf. § 1-1 .

§ 3-5. *Melding om avsluttet arbeid*

Når et godkjent veianlegg er ferdig bygget eller ombygget skal det gis melding om dette til kommunen.

Kapittel 4. Avsluttende bestemmelser

§ 4-1. *Klage*

Vedtak truffet av kommunen etter denne forskrift kan påklages til fylkesmannen.

0 Endret ved forskrifter 7 juli 1997 nr. 780 , 27 nov 2009 nr. 1476 (i kraft 1 jan 2010).

§ 4-2. *Tilsyn*

Kommunen fører tilsyn med at bestemmelsene i denne forskrift og vedtak fattet med hjemmel i den følges, jf. skogbrukslovens § 4 og jordlovens § 19 , og forestå slik miljø- og resultatkontroll som departementet bestemmer.

§ 4-3. *Dispensasjon*

Fylkesmannen kan dispensere fra bestemmelsene i denne forskrift i forbindelse med gjennomføring av tiltak av hensyn til skogens helse, jf. bl.a. skogbrukslovens § 28 og forskrift gitt i medhold av denne.

§ 4-4. *Ikrafttredelse m.v.*

Denne forskrift trer i kraft fra 1. januar 1997.

Fra samme dato oppheves forskrift av 27. april 1994 nr. 334 om planlegging og godkjenning av skogsveger.

11 Litteraturliste

Arnulf, Otto og Gauer, Erik. Vegloven med kommentarer. 3. utg. Oslo, (Universitetsforlaget), 1998.

Falkanger, Thor. Fast eiendoms rettsforhold. 3. utg. Oslo, (Universitetsforlaget), 2004.

Flø, Ove Arne og Haraldstad, Harald S. Bruksordning av private veger. I: Ravna, Øyvind. Perspektiver på jordskifte. (Gyldendal akademisk), 2009. s. 397-428.

Landbruksdepartementet. Bruksordninger etter jordskifteloven med flere forfatterar, jordskifteverket, Oslo, 1996.

Landbruks- og matdepartementet. Organisering og registrering av lag stiftet ved jordskifte, rapport frå arbeidsgruppe nedsatt 2. august 1999.

Norges Skogeierforbund og skogbruksforeningen. Skogsveibygging, veiklassifisering, finansiering, organisering av skogsveiforeninger, normalvedtekter og –kontrakter. Oslo, 1975.

Norges Skogeierforbund. Skogsbilveger og endring av organisasjonsform, Oslo, 20.02.2012.

Sevatdal, Hans. Kostnadsfordeling ved felles skogsvegbygging. I: Tidskriftet kart og plan. Årg. 1 (1974), s. 9-17.

Norges Skogeierforbund. Normalvedtekter for skogsbilveglag. 20.02.2012. http://www.skogeier.no/userfiles/files/1220_001.pdf [Sitert 28. september 2012].

Landbruksdepartementet. Normaler for landbruksveger – med byggebeskrivelse. 07.01.2002. <http://www.skogkurs.no/vegnormaler/index.html> [Sitert 17. oktober 2012].

Landbruks- og matdepartementet. Bruk av jordskifte etter jord- og konsesjonslovgivningen. Om saksbehandlingen ved fordeling av tilleggsgjord. Rundskriv 01.03.1997. <http://www.regjeringen.no/nb/dep/lmd/dok/rundskriv/1997/m-51997---bruk-av-jordskifte-i-saker-ett.html?showdetailedtableofcontents=true&id=278844> [Sitert 18. oktober 2012].

Statistisk sentralbyrå. Liten nedgang i skogsveibyggingen. 2012. <http://www.ssb.no/emner/10/04/20/skogsvei> [Sitert 25. oktober 2012].

12 Lov- og forarbeidsregister

Lover

1917	Lov om skjønn og ekspropriasjonssaker (skjønnsprosessloven) av 1. juni 1917 nr. 1.
1957	Lov om friluftslivet (friluftsløven) av 28. juni 1957 nr. 16.
1959	Lov om oreigning av fast eiendom (oreigningslova) av 23. oktober 1959 nr. 3.
1963	Veglov (veglova) av 21. juni 1963 nr. 23.
1965	Lov om sameige (sameigelova) av 18. juni 1965 nr. 6.
1968	Lov om særlege råderettar over framand eiendom (servituttløva) av 29. november 1968.
1979	Lov om jordskifte o.a. (jordskifteløven) av 21. des 1979 nr. 77.
1985	Lov om ansvarlige selskaper og komandittselskaper (selskapsloven) av 21. juni 1985 nr. 83.
1994	Lov om Enhetsregisteret (enhetsregisterloven) av 3. juni 1994 nr. 15.
1997	Lov om aksjeselskaper (aksjeløven) av 13. juni 1997 nr. 44.
2005	Lov om eigedsregistrering (matrikkeløva) av 17. juni 2005 nr. 101.
2007	Lov om samvirkeforetak (samvirkeløva) av 29. juni 2007 nr. 81.

2009 Lov om merverdiavgift (merverdiavgiftsloven) av 19. juni 2009 nr. 58.

Forskrift

1996-12-20 nr 1200: Forskrift om planlegging og godkjenning av veier for landbruksformål.

2009-12-15 nr 1540: Forskrift til merverdiavgiftsloven (merverdiavgiftsforskriften).

Forarbeid

Ot.prp.nr.56 (1978-1979) Jordskifte o.a.

Ot.prp.nr.60 (1994-1995) (endringslov) Veglov 21. juni 1963 nr. 23.

Ot.prp.nr.57 (1997-1998) Jordskifteloven.

Ot.prp.nr.76 (2008-2009) Merverdiavgift.